



CIC VT 02/2025

Vale do Taquari, 20 de janeiro de 2025.

Ao Excelentíssimo Senhor

Pedro Capeluppi

DD. Secretário de Estado da Reconstrução Gaúcha

Porto Alegre (RS)

Referência: Plano de Concessão de Rodovias Estaduais – Bloco 2 – pedidos e sugestões.

Excelentíssimo Senhor Secretário

As Entidades que subscrevem este ofício, em nome dos interesses, presentes e futuros do Vale do Taquari e, por conseguinte, de todo o RS, manifestam suas severas preocupações e, por consequência, apresentam as demandas e sugestões aqui contidas, ao Governo do Estado, frente aos estudos contratados junto ao BNDES, e há pouco divulgados, para a concessão das rodovias do denominado Bloco 2.

Importante registrar, já de início, que este Bloco 2 é o mais importante do conjunto de licitações de concessões em andamento, por todas as características produtivas, econômicas e sociais que compreende, na sua extensa faixa, que vai de Venâncio Aires a Erechim.

Daí que é imprescindível uma análise acurada do Projeto, minimizando, ao máximo, seus equívocos e, maximizando seus acertos, pois estes fatores impactarão enormemente, hoje e por décadas, não só as comunidades lindeiras, mas todo o Estado.

Por isto, o que menos se aconselha, é o açodamento nesta fase, visando, apenas, cumprir o calendário ou, pior ainda, tendo relevância o viés político e não o desenvolvimento e o bem-estar de gerações de pessoas.

Dentre os fatores levantados, priorizamos levar a Vossa Excelência os seguintes, acompanhados dos respectivos pedidos e sugestões:

1. Postergar, em 120 dias, a realização das audiências públicas.

Os documentos pertinentes foram disponibilizados, à sociedade, apenas no dia 13 de janeiro. Exigem detalhada atenção, pois são dezenas de estudos, muitos deles com mais de 200 páginas, e com rigor técnico, o que, de um lado oferece transparência, mas de outro, exige apurada análise. Em razão disto, e levando em conta que o BNDES teve um ano para desenvolvê-los, entendemos ser necessário um prazo muito superior aos onze dias que nos foram concedidos, para nossa avaliação, até a data da audiência pública, prevista para 24 de janeiro próximo.

Imprescindível que, ao menos, os Municípios lindeiros, através de Comissões municipais público/privadas, formadas para tal, possam analisar o Projeto, ponderar seus impactos e confrontá-lo com suas reais necessidades, presentes e futuras.

Somado isto a uma interação periódica com a equipe técnica do Governo, por certo teremos um Projeto de excelência, que atenda ao interesse de todos, principalmente do nosso Estado. É claro que, no prazo concedido, inexplicavelmente exíguo, isto é impossível, resultando num Projeto que não atenderá aos interesses de ninguém, muito menos do Estado, cuja situação é consequência do que as Regiões produzem.

2. Valores exorbitantes das tarifas.

Nas observações iniciais que fizemos, visando compreender o Projeto em curso, verificamos que os estudos contemplam as demandas de melhorias resultantes do produtivo diálogo que vem sendo desenvolvido entre Governo e sociedade. Porém, causaram-nos inquietação os valores base da tarifa, que se elevam em mais 30%, quando as rodovias estiverem duplicadas.

Se não reconsiderados estes preços, o Vale do Taquari e as demais regiões abrangidas pela nova concessão, terão seus custos logísticos profundamente agravados, trazendo prejuízos irreparáveis ao seu desenvolvimento, já que delapidarão suas economias por longos 30 anos. As experiências recentes de privatização de rodovias nos estados do Paraná, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul mostram que as tarifas são, em média, 50% menores do que as preconizadas para o RS.

É fundamental considerar que nosso Estado se situa na ponta do País, e que compartilhamos do mesmo ambiente econômico do Brasil, o que, por si só, já lhe tira competitividade por questões de logísticas, principalmente no tocante a prazos e custos. O agravamento do custo logístico do Vale do Taquari reduzirá, ainda mais sua competitividade, sopesada sua participação expressiva no PIB no estadual.

A imprescindível melhoria desta infraestrutura pode ser feita por meio de privatização, porém é impositivo que seja através de custos condizentes com a nossa realidade socioeconômica.

3. Valores irreais do VDM.

Uma das variáveis que conversa diretamente com o problema levantado no item anterior, é o VDM. Suas aferições impactam diretamente o cálculo das tarifas, tornando-se, pois, um aspecto crucial na formação do preço do pedágio.

À guisa de contribuir com os estudos que preliminarmente pudemos contemplar, enfatizamos a necessidade de serem refeitos os estudos de VDM da Região. Os levados em conta pelo Projeto, são irreais. Além da nossa observação fática e histórica do movimento de veículos, citamos, como exemplo, a estratificação em três pontos do Município de Arroio do Meio, cujo leitura foi feita pela Prefeitura Municipal em 2019. Pois, já naquela época, apurou-se VDM bem maior do que o atual Projeto indica, para os mesmos pontos. Além disto, é irreal, ou mesmo não foi considerado, o expressivo número de veículos que transita entre Lajeado e Venâncio Aires.

A atualização da leitura torna-se impossível, agora, visto que 2023 e 2024 foram atípicos de nossa infraestrutura rodoviária, afetada que foi (e continua sendo), duramente, por fenômenos climáticos catastróficos, resultando em tráfego muito inferior ao normal. A situação deve se normalizar quando concluída a ponte da RS 130, sobre o Rio Forqueta, na divisa entre Lajeado e Arroio do Meio, prevista, pela EGR e o Governo do Estado, para fins de março próximo.

4. Não tributar a arrecadação do pedágio.

Interessados com o sucesso deste Projeto, que só se afirmará se as tarifas forem condizentes com o mercado nacional (onde incluímos outras concessões do RS, como a CCR Via Sul e Rota de Santa Maria), solicitamos que o Governo do RS legisle em favor da isenção de tributos sobre as tarifas de pedágio, uma vez que são preços públicos. Tal medida, isoladamente, já proporcionará uma redução de 8,5 % deste valor.

Importante também considerar, neste aspecto, que a concessão das rodovias à iniciativa privada, livra o Estado de todos os custos pertinentes a elas, por trinta anos, sem, contudo, isentar, os usuários e pagadores, dos tributos já incidentes, os quais remetem à obrigação do Estado em fazer o que passou à iniciativa privada, pago pelo mesmo público que arca com os dois custos: dos pedágios decorrentes e da tributação historicamente já imposta pelo Estado.

Por isto, tributar a arrecadação dos pedágios é verdadeira bitributação, além de ser uma apropriação indevida e covarde da renda privada, que, com seu trabalho, é quem avança a economia estadual.

5. CAPTAÇÃO DE RECURSOS A JUROS ALTOS.

Ainda no campo dos custos que envolvem este empreendimento, ressaltamos que a economia brasileira passa por um período de política de juros altos, fato que encarece a captação de recursos. Considerando que o grosso dos investimentos ocorrerá no primeiro terço do prazo da concessão, é claro que serão financiados com recursos captados, pela

concessionária, no mercado financeiro. Também é claro que o farão com a taxa SELIC numa curva elevada, fora do histórico dos encargos financeiros. Só que, os carregará, nesta curva alta irreal, por trinta anos, período em que, certamente, serão reduzidos, mas já tendo impactado, indevidamente, com bases irreais, as tarifas.

É, portanto, imperioso e estratégico que se encontre uma forma de mitigar esta variável de custo, como instrumento de construção de uma tarifa módica e justa.

6. AUMENTO DOS RECURSOS DO FUNRIGS A SEREM ALOCADOS NO PROJETO.

Dentre as regiões abrangidas pelo trecho a ser concedido no Bloco 2, o Vale do Taquari foi a realmente atingida pelas crises climáticas de 2023/24, as quais lhe infligiram três enchentes sucessivas, jamais vistas e devastadoras, em curto espaço de tempo: setembro e novembro de 2023, culminando com a maior, de maio de 2024.

Assim, como é sabido, sofremos repetidas vezes, ficando arrasados socialmente, emocionalmente e economicamente, com nossos modais logísticos hidro-rod-ferroviários, demolidos. Urge a reconstrução, no que o Projeto de concessão de rodovias, de que aqui se trata, deve ser o mais equânime possível, contemplando a necessidade de ganhos da concessionária, mas ajudando, decisivamente, na alavancagem da nossa Região.

Nesta condição, somos uma das regiões que mais necessita os recursos do FUNRIGS, fundo este que foi criado exatamente para a recuperação das áreas atingidas.

Por ser uma contribuição elogiável do Governo do Estado, decisiva para se viabilizar as obras imprescindíveis, a tarifas módicas – que é o que aqui defendemos e buscamos - nossa proposição é de que se reconsidere o valor a ser investido pelo Executivo Estadual, umentando em uma vez e meia o montante de R\$ 1,3 bilhão previsto no Projeto. Este valor é suficiente para duplicar 220 km de rodovias (quase toda a duplicação prevista). Aumentar em uma vez e meia este investimento do Estado, vai conferir viabilidade econômica ao Projeto e, ao mesmo tempo, fazer justiça com uma região que precisa deste estímulo para a retomada do seu desenvolvimento.

7. Alteração do parâmetro no julgamento da ganhadora da concessão.

Na esteira da nossa argumentação no item anterior, quanto ao valor mínimo necessário, de aporte do FUNRIGS, injustificável considerar vencedora, da concessão, a empresa que apresentar maior redução no uso do R\$ 1,3 bilhão (já insuficiente), previsto.

Imprescindível que o parâmetro seja o oferecimento de redução na tarifa, senão, além de bi tributar os usuários, se mantida a cobrança de tributos, o caixa do Estado (que, na realidade, é o conjunto dos cidadãos usuários das rodovias pedagiadas) é quem será o beneficiário. Chega a ser surreal.

8. Programa de incentivo ao uso do trecho a ser concedido no Bloco 2.

Neste ponto sugerimos uma inovação, inerente às modernas práticas de mercado: a fidelização do cliente com a concessão de descontos, proporcionais aos gastos feitos, em gastos futuros, denominado de *cash back*.

Ao invés da concessão de descontos progressivos, proporcionais ao uso das rodovias, sugerimos implantar programa de fidelização, incentivando o uso progressivo futuro, com abatimentos, de créditos decorrentes do uso feito no presente.

Para os transportadores de carga representará valores expressivos e os incentivará a trafegar no trecho do Bloco 2.

9. Reequilíbrio financeiro com revisão periódica.

Fundamental assegurar-se a reolhada, ao menos a cada cinco anos, por ser de longo prazo, do reequilíbrio econômico, financeiro e do plano de obras, do contrato da concessão, levando-se em conta as variáveis de risco envolvidas, algumas delas aqui citadas.

10. Efetividade do Conselho de Usuários.

Complementando nossas ponderações e sugestões, visando a melhoria do Projeto de concessão do Bloco 2, manifestamos nossa preocupação de que o Conselho de Usuários tenha verdadeiro protagonismo na futura privatização, com voz para ações ativas e efetivas asseguradas em lei, e, não apenas, proforma.

Constituir-se-á em mecanismo fundamental para alcançarmos o resultado esperado por todos, que é dotar, não só esta Região, mas o RS, de uma infraestrutura fluida e necessária, apta a contribuir com o desenvolvimento socioeconômico da vasta fatia do Estado abrangida pelas rodovias do Bloco 2, do Vale do Rio Pardo, passando por nosso Vale do Taquari, até o Planalto Médio gaúcho.

De antemão agradecemos a atenção e receptividade que tivermos, enfatizando que só se justifica um Programa de Concessões, como este de que aqui tratamos, se beneficiar as pessoas e as regiões atingidas, bem como o Estado em que se inserem.

É esta a nossa proposta e o que defenderemos incansavelmente.

Atenciosamente

GT Pedágio: desenvolvimento justo

Adelar Steffler – Coordenador

As entidades abaixo relacionadas subscrevem e apoiam integralmente o presente documento, reafirmando seu compromisso com os princípios e objetivos nele expressos.

Câmara da Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari – CIC Vale do Taquari

Ângelo Fontana – Presidente

Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari – CODEVAT

Cíntia Agostini – Presidente

Associação dos Municípios do Vale do Taquari – AMVAT

– Presidente

Associação dos Municípios do Alto Taquari – AMAAT

Tiago Michelin – Presidente

Associação dos Municípios de Turismo da Região dos Vales – AMTURVALES

Charles Rossner – Presidente

Associação dos Vereadores do Vale do Taquari – AVAT

Diego Pretto – Presidente

**Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no RS - FETRANSUL
– A força do transporte e da logística no RS -**

Francisco Cardoso – Presidente

Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul- FEDERASUL

Rodrigo Costa – Presidente

**Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio
Grande do Sul – SETECERGS**

Delmar Albarello – Presidente

Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul – FIERS/CIERG

Cláudio A. A. Bier - Presidente

**Associação das Entidades Representativas da Classe Empresarial da Serra Gaúcha
- CICS Serra –**

Daniel Bampi - Presidente