

ANÁLISE DO PROCESSO DE CONCESSÃO DA RODOVIA

JANGADA – BARRA DO BUGRES – ASSARI – NOVA OLÍMPIA – TANGARÁ DA SERRA – ITANORTE - MT

1. Realizar nesta época do ano, a 1 mês das eleições, uma concessão que trará consequências tão onerosas para a população regional pelas próximas 30 anos, estando também é um momento totalmente equivocado para licitar um projeto de estrada onerosa. O mandato do atual governo está na fim e estão mais interessados na receita da obra, para beneficiar uma empresa vencedora e que vai ter lucro bilionário, afinal, sabemos que as receitas, pedágios, sempre foram subestimadas. (texto:IMOPAU)
2. O modelo de concessão utilizado foi de uma Rodovia Federal de alto fluxo, sendo não só o tráfego regional, mas também o tráfego inter-regional e interestadual, além de pagar o custo do pedágio, assim diluindo e baixando o pedágio. Porém, equívoco de uma Rodovia Estadual de baixo fluxo e que deixou de ser um viá de escoamento de outras regiões após o adiantamento do trecho Itanorte – Diamantino e da Rodovia MT 235 (Campo Novo do Parede – Posto Zuli). Isso resultou numa taxa de pedágio extremamente alta e que é paga somente por moradores do região.
3. Audiência pública para apresentação do projeto, realizada em outubro de 2017 em Tangará da Serra foi uma farsa, pelos seguintes argumentos:
 - i. Apresentação do projeto de concessão para o público regional contou com a presença de aproximadamente 80 pessoas em salas da praça principal da audiência;
 - ii. Na ocasião, foi apresentado que o Projeto teria quatro praças de pedágio. Estimativas sobrelinhas feitas em 2010 em, serviços de ambulâncias e guinchas 24 horas/dia, em cada trecho, sobreposto serviços municipais já existentes, como SAMU e serviços de guinchos particulares, menos onerosos, tudo isso encarecendo o valor do pedágio.
 - iii. Nenhuma das sugestões do público foi aceita, tais como:
 - a) Isenção de pedágio para carga que já pagaram o frete;
 - b) Cancelamento de 2 das 3 balanças rodoviárias e isenção da taxa de pedágio para caminhão vazio;
 - c) Bombardeio foi autorizado uma pergunta, por escrito, por participante da audiência. Como ninguém tinha acesso ao edital e ao projeto, o público estava despreparado para questionar;
 - d) Nenhuma proposta do público foi colocada em votação, não sendo lida, lida ou aprovada o ato da reunião, e nem coletaram os assinaturas dos presentes em ata, o que ocasionou indignação dos presentes. O mesmo fato ocorreu na audiência de Nova Olímpia, haja vista que pessoas que estiveram presentes na audiência em Tangará se deslocaram para aquela cidade, agora já mais preparados, ocorreram também as mesmas coisas da audiência daqui.
 - e) Na primeira Condição Pública na modalidade Leilão, realizada em março de 2018, não houve empresas interessadas. Para a surpresa de todos, em 31/03/2018 o Governo Estado de Mato Grosso publicou novo edital de leilão, marcado para acontecer no dia 05/08/2018. A um mês das eleições e em final de mandato do governador, prevaleceu hipótese de que o Estado quer usar o dinheiro do cofaz para valorizar obras para a eleição de outubro, e não obter o faturamento de uma obra favorável uma empresa específica.
4. Após estudar o edital, descobrimos que estão previstas investimentos na ordem de R\$ 740.000.000,00 (setecentas e quarenta milhões de reais) pela qual vamos pagar R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais) em pedágios, ou seja, 4 vezes o valor da obra licitada. A concessão para iniciativa privada implicará em mais custos do que benefícios para a região, haja visto que, além dos impostos que geramos para o Estado, como ICMS sobre nossa produção, arcamos com os juros e lucros pretendidos pela concessionária sobre o valor da obra, margem garantida de lucro sobre a taxa de pedágio, e ainda tributos federais, além do PETHAB que a região já vem pagando há 17 anos, do qual nunca nos beneficiamos, a não ser pela conservação de péssima qualidade realizada na rodovia em aperto. Para contemplar a vencedora da concessão com uma taxa interna de retorno de 9,8%, é necessário que haja lucro líquido de R\$ 825.800.800,00 (oitocentos e vinte e cinco milhões de reais), e para isso devem ser embutidos R\$ 510.600.600,00 (quinhentos e onze e três milhões de reais) em impostos federais no pedágio. Tudo isso encareceu os pedágios, que chegarão a R\$ 3.080.080.080,00 (três bilhões de reais) nos próximos 30 anos, dinheiro que sai de bolso dos usuários da rodovia e não de metade do patrimônio da região.
5. O pedágio de R\$ 7,80 (sete reais e setenta centavos) por eixo, conforme a proposta do Edital de Concessão, resulta, para um caminhão 8 eixos em R\$ 62,40 (sessenta e um reais e dois centavos) por praça, em 3 praças pedágio de Jangada-Jangada resulta em R\$ 187,20 (centos e oitenta e sete reais) de pedágio. O mesmo caminhão transportando madeira, a qual já foi abatido em R\$ 880,00 (oitocentos e oitenta e oito reais) devido da PETHAB, e que resultaria total, considerando em 260 km de rodovia Estadual adiantado, em R\$ 967,20 (novecentos e um reais). O mesmo caminhão para trafegar 300 km em rodovia federal, trecho Jangada-Panasetuá, resulta numa despesa de pedágio de R\$ 1.158,00 (um mil cento e cinquenta reais), demonstrando o custo desproporcional desta concessão de Jangada até Itanorte.
6. Alguns setores da economia local serão beneficiados com a concessão, pois pensam que a qualidade da rodovia melhorará, do que se tem dúvida, pois muitas rodovias pedagiadas de Mato Grosso apresentaram problemas com as concessionárias, as quais cobram o pedágio e não executaram melhorias, as se realizaram as melhorias após muitos anos de cobrança de pedágios, com total inércia das autoridades responsáveis pela fiscalização e controle dos órgãos públicos. Mas estes setores econômicos são aqueles que podem transferir custos, no caso, o comércio e prestadores de serviços, os quais tem como concorrente outras empresas da mesma categoria no Município, portanto, tendo custos similares e transferi-los aos consumidores. Vejamos o caso dos supermercados, lojas de confecções, etc, como os preços se elevaram ao consumidor após o movimento das caminhoneiras.
7. A agropecuária é um setor da economia que absorve custos, isto é, os custos de valores estabelecem os preços internacionais, desde não descontrolados as despesas portuárias, custos locais no porto (0,3%), frete até o porto (no qual está embutido o ICMS sobre o frete), custos locais de Itanorte (0,3%), despesas de beneficiamento e armazenagem do exportador, custo do exportador, e no caso de Mato Grosso tem ainda o PETHAB 1, o PETHAB 2, e o PETHAB sobre diesel, que cobra ainda mais o frete. Por fim, o que sobra é o valor que se paga pelo produto agropecuário, que está sendo lucrado pela concessionária.
8. Para se estabelecer um paralelo entre o agricultor americano e o brasileiro, aquele recebe pelo seu produto 80% da cotação da bolsa de Chicago, enquanto nós, agricultores de Mato Grosso, recebemos 55%. Isto nos chamamos de Custo Brasil e Custo Mato Grosso, que é pior ainda.
9. Quando se analisa a situação do milho a quadro é ainda mais desanimador com o pedágio. O agricultor de MT recebe 50% do preço recebido pelo agricultor de Paraná. Com o advento do pedágio o milho produzido em Tangará da Serra é transportado passando por 3 praças de pedágio até terminal ferroviário em Rondonópolis, perdendo R\$ 1,50 (uma e meia centavo) por 3 pedágios na ida e 3 na volta, geralmente retornam vazios. Não se pode comparar o impacto sobre o custo do pedágio na região de Tangará da Serra com, por exemplo, a região de Rondonópolis, porque lá o valor de uma saca de milho é de três a cinco reais a mais que na região de Tangará da Serra.
10. A inviabilização do milho em Tangará terá consequência na agricultura e no comércio de aves, pois 80% da produção para aves é milho, 15% farelo de soja e 5% de semente, vitaminas, etc. O exemplo prático neste caso já temos em Mato Grosso em função da oneração do frete, em Campo Verde foram fechadas todas as unidades, um dos maiores polos avícolas do Estado.
11. Em 2013 Tangará da Serra possuía 801 caminhões-caminhões, 1.673 caminhões médios, resultando em 2.474 caminhões no total, resultando numa média de 50,7 caminhões/habitante, a média nacional é 68,8 habitantes/caminhão. Vejamos que esta situação será severamente prejudicada, pois os caminhões geralmente retornam vazios. Com as praças de pedágio, seus proprietários e motoristas se transferido para outras cidades da região, onde não há pedágio excessivamente caro. O Município perderá 50% do IPVA dos seus veículos. Veja que falta de pagamento desta setor é maior que a dos frigoríficos de Tangará da Serra juntos. Ainda mais, as oficinas, revendedoras de peças terão um impacto severo em suas atividades e quantidade de colaboradores.
12. As distorções da pedágio não param nestas situações, analisemos a situação dos moradores do Distrito de Joaquim do Boche: neste trecho haverá uma praça de pedágio, pela proposta apresentada, na saída do Progresso. Logo, os veículos desta localidade terão que pagar 2 pedágios de R\$ 7,80 para ir até Progresso (5 km) ou Tangará da Serra (25 km). Imagine o drama de um pai de família que tem que comprar um veículo para seu filho numa fazenda em Progresso a 5 km de distância. Se para ir e voltar já foram R\$ 15,60. Os redatores do estudo de viabilidade econômica desta rodovia pensaram apenas no lucro milionário para concessionária, e não em beneficiar a população regional.
13. Como alternativa, sugere-se que as praças de pedágio sejam instaladas na saída dos Municípios, para não prejudicar moradores de distritos.
14. É injusto que moradores de Curitiba, que receberam 14 visitas a mais se acessam à cidade duplicados, ou seja de dezenas de milhões de reais, não paguem pedágios pela utilização dessas vias, e a população do interior sejam obrigadas a pagar a taxa de pedágio para se deslocar, além do mais, pagar as dívidas, os juros das dívidas acumuladas em Curitiba/Vitória Grande, incluindo-se neste caso ainda o custo do estelão e o custo de 1,7 toneladas.
15. O Governo do Estado e BNDES assinaram um convênio no valor de US\$ 100 milhões pelo programa para turismo, onde o Governo estadual recebeu a dois anos R\$ 20 milhões para melhorar o trecho Jangada-Itanorte e o restante do valor para construção do centro de eventos em Tangará da Serra e realização de obra