de pavimentação do trecho de Porto Estrela – Cáceres. Em contrapartida, o Governo do Estado se comprometeu em fazer a manutenção do trecho de Barra – Itanorte. No edital publicado no Diário Oficial nº 26.380 de 23/09/2014, O Governo Estadual contratou a empresa Guaxe por R$ 15.098.120,00 para recuperação de 45 km da ponte do Rio Currupira até Barra de Bugres, e por R$ 11.388.795,00 para o trecho de 34,6 km do Trevo de Jangada até ponte do Rio Currupira, com a mesma empresa. Até o presente momento somente 12 km, do trevo Jangada até a entrada da Mineradora/Calcário Império, e alguns quilômetros após da ponte do Rio Currupira foram executados. Faz-se necessário obter copias dos laudos de vistoria desta obra e o cumprimento do contrato com o BNDES. Ocorrendo a concessão da rodovia para setor privado, o Governo Estadual estará desfazendo de uma obrigação assumida e prejudicando a população regional desproporcionalmente. Afinal de contas, onde os R$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) emprestados do BNDES foram aplicados? Neste caso, existem duas origens de dinheiro para o pagamento da recuperação da Rodovia Jangada – Itanorte, uma do dinheiro originário do BNDES e outra do pedágio que pagará novamente a mesma recuperação.

16. O edital da concessão prevê que sejam pagos R$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais) em pedágios nos próximos 30 anos, ou seja R$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) por ano. São valores exorbitantes como esses que tiram a competitividade das atividades econômicas de Tangará e região, gerando, por consequência desemprego, além de já virmos pagando FETHAB há 17 anos.
17. A obrigação da concessionária de rodovia de manter equipes de resgate, como ambulâncias e guinchos nos trechos, aumenta o custo dos pedágios, como as cidades da região já dispõem deste serviço através do SAMU, não haveria necessidade de duplicidade do serviço. Quanto ao de guincho ocorre o mesmo, todas as cidades possuem este serviço particular, podendo perfeitamente atender aos usuários da rodovia de forma menos onerosa do que pela tarifa de pedágio.
18. Verificamos que os entes públicos estão focando apenas no aumento da arrecadação sobre o pedágio, deixando de calcular a redução da atividade econômica da região com diminuição da oportunidade de empregos e consequentemente a redução da arrecadação do ICMS sobre a produção e sobre o consumo das famílias que perderão emprego.
19. Uma das mais importantes melhorias estruturais previstas neste Edital de concessão é a construção de acostamentos de 2,5m ao longo de 195 km de rodovia, porém a grande maioria desta melhoria somente é previsto entre o 7º e 12º ano. Isso demonstra que essa parte da obra, uma das mais importante, será feito com a arrecadação do próprio pedágio.
20. Sabemos que o atual Governo "herdou" das gestões anteriores muitas dívidas da Copa, obras inacabadas e corrupção, e isso é público e notório. É inaceitável que a população da nossa região pague essa conta leiloando nossa rodovia para iniciativa privada pelos próximos 30 anos, com tarifas de pedágios altíssimas, somente para cobrir déficit estadual, pagando pelos benefícios que nunca receberam.
21. O edital de concessão da rodovia em questão foi elaborado por quem desconhece a realidade local, pois copiaram normas e exigências para Rodovias Federais de alto fluxo e as aplicaram em projeto de concessão de uma Rodovia Estadual de baixo fluxo. Com Guinchos e Ambulâncias 24 horas em cada trecho, haverá uma sobreposição com serviços que já são executados nas cidades de Barra do Bugres, Nova Olímpia e Tangará da Serra através do SAMU e empresas particulares que prestam serviço de guincho, com ótima qualidade, prestando serviços à todas seguradoras do país e também entre particulares. Estes custos são transferidos para o usuário da rodovia, onerando em demasia o pedágio, enquanto já pagamos via tributos os serviços de SAMU. O que não foi previsto no projeto de concessão foi a cobertura telefônica do trecho, facilitando e reduzindo custos dos serviços de ambulância e guincho.
22. O novo edital tirou 2 das 3 balanças rodoviárias fixas, e introduziu 2 praças com balanças rodoviárias moveis, mas ainda há a exigência de pesar 85% dos caminhões. Esta exigência do edital é obsoleta, pois as grandes empresas não permitem emitir notas fiscais acima da carga líquida permitida, nem na hora do carregamento, nem na hora do descarregamento nos terminais e/ou fábricas. Seria adequado três praças para balanças móveis, com amostragem entre 5% e 10% dos caminhões, através de fiscalizações tipo "blitz". A multa já é tão grande que o flagrante desestimula qualquer empresa e proprietário de caminhão de transportar carga além do limite.
23. O Problema é que após a federalização da BR 364 e da construção e asfaltamento do MT 235, as rodovias MT 246, MT 343 e MT 358 deixaram de ser uma via de interligação e de escoamento inter-regional. Isso significa que não passam mais por essas rodovias veículos de regiões como Sapezal, Campo Novo do Parecis e Brasnorte, pois optam em trafegar pela BR 163 de Posto Gil até Jangada. Como isso este fluxo de veículos não vai "ajudar" a pagar as melhorias necessárias para esta estrada e o ônus será suportado totalmente pela população e produtores locais, resultando em pedágios totalmente desproporcionais.
24. A melhor solução seria a federalização desta rodovia, porém não temos políticos para defenderem nossa região.
25. Na concessão para setor privado, a população local vai pagar 4 vezes o valor de investimento em pedágios e deste montante metade sairão da região como tributos federais e dividendos para a concessionária.
26. Com a concessão desta rodovia para setor privado podemos esquecer a federalização e a possibilidade de duplicação duramente os próximos 30 anos. É isso que queremos deixar como herança para nossos filhos?
27. Se tivéssemos uma justiça eficaz, bastava confiscar o patrimônio particular dos corruptos do passado e outros representantes que ainda ocupam cadeiras no Legislativo Mato-Grossense, envolvidos com desvios e propinas, e ainda seria possível executar esta obra de R$ 740 milhões sem custos adicionais para a sociedade, aos usuários, produtores, trabalhadores e outros pagadores de impostos, sem aumentar o custo de produção para produtores, custo de vida para moradores e consumidores. Afinal de contas, foi dinheiro dos nossos impostos que eles desviaram.

Recapar o trecho Jangada – Barra de Bugres com dinheiro do BNDES pouco mais de três anos depois da sua contratação, para em seguida entregar recapado para concessão privada já recuperado em menos que um mês, é um forte indicativo de má administração ou interesses ocultos na concessão.

Se essa concessão fosse idealizada pensando no bem estar da população local e no fortalecimento da economia, escolheria um leilão pelo menor valor do pedágio ao invés da maior outorga. Num leilão pelo menor valor de pedágio, qualquer associação sem fins lucrativos, por exemplo, seria capaz de arrematar por menos da metade do valor previsto no edital (R$ 7,90) por eixo. A Lei para instalar praças de pedágios para associações será votada no início do próximo mês na Assembleia Legislativa de Mato Grosso, tarde demais para salvar a população regional desta condenação por 30 anos a R$ 7,90 o eixo. Se tivéssemos políticos com o foco da população não seria necessário recorrer à Justiça para inviabilizar situações como essa.

Não há nada ilegal em um Governo no fim do mandato lançar um edital visando a concessão de uma rodovia estadual para o setor privado, contudo, revela-se temerária uma concessão desta envergadura, sabendo que seria possível que uma associação sem fins lucrativos fizesse este investimento a um custo menor do que o previsto.

Para justificar os números apresentados, considere a população regional, conforme dados fornecidos pelo IBGE entre 2014 e 2017 para Tangará da Serra (98.828 habitantes), Nova Olímpia (19.465 habitantes), Denise (8.897 habitantes), Barra de Bugres (33.644 habitantes) , Arenápolis (9.869 habitantes), Nortelândia (5.961 habitantes), Alto Paraguai (10.894 habitantes), Santo Afonso (3.044 habitantes) e Nova Marilândia (3.133 habitantes) soma 193.655 habitantes.

Partindo dessa premissa, é possível estimar que a arrecadação dessas praças de pedágio em 30 anos será de R$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais). Dividindo-se esse valor pelo número habitantes, estima-se que ao longo de 30 anos o custo será de aproximadamente R$ 15.000,00 (quinze mil reais) por habitante. Isso é o que deverá ser pago por estes moradores em 30 anos, seja através de pedágio na hora do uso, seja através de custo de vida mais elevado nessas localidades.

Essa conta não foi apresentada nas Audiências Públicas realizadas e significa uma perda de poder de compra de R$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais) por ano por habitante da região.

Para um projeto dessa envergadura, considerando as particularidades locais, seria ideal a convocação de uma consulta pública através de plebiscito nos municípios atingidos, tendo em vista a relevância do tema.

Luitje Smit
Produtor Rural