O escândalo dos pedágios da freeway | Raul Pont

01/08/2018

14/10/2016 – PORTO ALEGRE, RS – Entrevista com Raul Pont. Foto: Guilherme Santos/Sul21

Há algumas semanas, escrevi, aqui no Sul21, que estava admirado da inapetência de governar de Sartori. A não prorrogação do contrato da Triunfo Concepa para explorar pedágios e manter a via de Guaíba a Osório, era e é uma excelente oportunidade para a Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) assumir a responsabilidade pelo serviço.

Os preços que o consórcio praticava, com o aval da ANTT, permitiam um faturamento médio de 1,5 milhão de reais/dia, considerando os dados do próprio consórcio de 90 mil veículos na free-way e 10 mil na praça de Eldorado. Fazendo o cálculo pelo preço mínimo das tarifas.

A EGR sendo pública e voltada, por lei, exclusivamente a manutenção e ampliação das vias, já permitiria a diminuição da tarifa no que concerne a taxa de retorno (lucros) e, além disso, teria recursos para ampliar e melhorar a manutenção da free-way e de vias próximas sob responsabilidade do Estado.

A não importância e má vontade que a EGR e o governo imprimiram às negociações são dignas da incompetência de Sartori para governar o Estado. Ao invés de disputar, tomar iniciativa junto ao governo federal e ao DNIT, afinal a EGR é pública e poderia conveniar com a União como Britto fez com FHC no tempo dos polos de pedagiamento entregues às empreiteiras do Rio Grande do Sul, o Piratini empurra com a barriga o problema.

A EGR já se apressou dizendo que o contrato seria temporário. Por que não reivindica um convênio permanente? Por que a EGR não se dispõe a fazer aquilo que é o objeto de sua existência?

A questão central desse governo é seu programa, sua subserviência ao capital em prejuízo dos usuários dos serviços públicos. Seu caráter privatista e de beneficiamento aos interesses privados faz parte do programa emedebista-tucano de Temer, Meirelles e cia.

É o modelito de Cairolli, da Federasul, de Simone Leite que na ZH (28/29 julho de 2018) rejeita a proposta da EGR e afirma que “por unanimidade” a entidade é contra qualquer contrato com o governo federal.

Preferem o padrão de qualidade, “no nível da Concepa”, para manutenção da rodovia. Até aí, nenhuma novidade, pois essa turma sempre defendeu e avalizou as negociatas dos “polos de pedágios” criados pelo governo Britto para favorecer as empreiteiras amigas.

Por ironia, no mesmo dia, ZH traz matéria sobre relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) onde este afirma os ganhos irregulares da Triunfo-Concepa na exploração dos pedágios da free-way.

Só em 2017, o ganho irregular da concessionária pelos preços praticados seria de 72 milhões de reais, conforme o TCU. Por essa razão, não houve novas prorrogações e o contrato foi denunciado. Essa estimativa é de um ano. O relatório, porém, aponta que há anos a concessionária vem tendo ganhos fraudados com os mesmos e antigos métodos dos "polos" do governo Britto. Terceirizam serviços com empresas do mesmo grupo, superfaturam custos e ainda elevam indicadores para composição das tarifas.

O relatório do TCU aponta como exemplos as empresas Maestra e Rio Guaíba que superfaturaram seu serviços, tinham ganhos astronômicos e pertenciam ao mesmo grupo da concessionária. Assim, é claro, os reajustes das tarifas eram elevados e sempre acima dos gastos reais da empresa. Tudo com o beneplácito da ANTT, a "agência reguladora" que sempre é benevolente na hora de reajustar as tarifas que o usuário vai pagar. Diga-se, de passagem, comportamento idêntico de todas as malfadadas agências criadas para administrar e controlar preços de tarifas públicas. Ao invés da defesa do consumidor, do usuário, são todas capturadas pelas empresas e setores que deveriam controlar.

Esse é o "padrão de qualidade", o "nível de competência" que Sartori, Federasul, Simone Leite defendem como modelo.

Por sinal, mais um pouco de ironia, no mesmo dia, ZH em sua coluna de Política, surpreende-se com a contradição de serviços tão bem prestados que em 23 dias, após o corte de prorrogação e sem manutenção, fazem com que a estrada já esteja esburacada.

Ou a qualidade alardeada era exagerada e o controle sobre isso era pífio pelos órgãos de fiscalização e controle ou já começou a pressão e o lobby a fim de acelerar a entrega para outra empreiteira que garanta a tal competência e qualidade.

Mesmo que esse governo prefira PPPs e as excelências da "competência" e "qualidade" dos serviços privados, não há dúvida de que o Estado ganha com o fortalecimento da EGR na manutenção e ampliação de estradas no Rio Grande do Sul. A EGR foi criada para pensar exclusivamente a manutenção e ampliação da rede, é pública, é mais transparente e só não é hoje controlada pela participação pública e regionalizada onde atua porque o governo Sartori, em uma de suas primeiras iniciativas, com a cumplicidade de sua base na Assembleia Legislativa, acabou com os Conselhos Regionais de controle e deliberação que a lei original da EGR garantia. Além, obviamente, de estabelecer que todos os recursos, salários, serviços girem na economia gaúcha. Por fim, o relatório do TCU vem, mais uma vez, confirmar o que dizíamos no artigo anterior. Essas "minas de ouro" devem estar a serviço do usuário, da sociedade e não do enriquecimento privado e ilícito.

Raul Pont é professor e ex-prefeito de Porto Alegre

Por Sul 21

Compartilhe nas redes: