

11-599 SC

Cidades.

Cães agem contra o crime

Empresas estão alugando cães para inibir a ação de bandidos. Locação de um animal treinado custa R\$ 1.200,00 mensais. Pelo casal, paga-se R\$ 1.900,00. *Página 8*

EDITORA:
ANDRÉA PIRAJÁ
apiraja@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8446
gazeta.com.br/cidades
gazetacidades

TERCEIRA PONTE

CONCESSÃO ANULAÇÃO IMPEDIDA

VITOR JUBINI - 22/04/2014

Rodosol diz que prazo para anular contrato já prescreveu

▄ **VILMARA FERNANDES**
vfernandes@redgazeta.com.br

O contrato de concessão firmado pelo governo com a Rodosol não pode ser anulado, garante o advogado da empresa, Rodrigo Martins. Ele afirma que esse tipo de ação prescreveu cinco anos após a assinatura do documento, que ocorreu em 1998. E é ainda taxativo ao assegurar que houve quebra de contrato no momento em que o governo do Estado decidiu suspender a cobrança do pedágio. "Foi uma decisão unilateral", disse Martins em entrevista ontem a rádio CBN Vitória.

Martins explica que a prescrição, que acontece cinco anos após a assinatura do contrato, está previsto em lei federal. E foi reforçada por um acórdão do Superior Tribunal de Justiça (STJ). "A segurança jurídica é princípio basilar na salvaguarda da pacificidade e estabilidade das relações jurídicas", diz o texto do relator do acórdão, ministro Luiz Fux.

Uma legislação, avalia Martins, que deixa claro que o contrato assinado com a Rodosol para administrar o sistema que inclui a Terceira Ponte e os 67,5 quilômetros da Rodovia do Sol não pode ser invalidado ou desconstituído. "Não se pode deixar em aberto, eternamente, a possibilidade de se questionar um ato", pontua Martins.

ATO PERFEITO

Independentemente do que diz a lei, o advogado da Rodosol faz questão de assinalar que "a licitação foi perfeita e válida". Prova dis-

so, acrescenta foi que em pelo menos duas situações a Procuradoria Geral do Estado (PGE) defendeu o contrato na Justiça. Em uma delas, chegou a propor uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) contra lei aprovada na Assembleia Legislativa que queria aumentar o número de categorias isentas do pedágio.

"A PGE recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) para manter a integridade do contrato", destaca Martins. Em outra situação, acrescenta ele, quando a homologação de um reajuste do pedágio foi questionada, foi novamente a PGE quem contestou a ação dizendo que o contrato era válido e que o cálculo feito pelo DER para o pedágio estava correto.

"Em várias situações esse contrato foi apreciado e reconhecido como válido pela PGE, que o defendeu em juízo. O que mudou?", questiona Martins.

ENTENDA O CASO

Auditoria

▼ Relatório preliminar de auditoria do Tribunal de Contas do Estado aponta irregularidades no contrato da Rodosol, com desequilíbrio de R\$ 800 milhões em favor da empresa

Suspensão

▼ Com base nesse relatório, o governo suspendeu a cobrança do pedágio na Terceira Ponte e o mantém

só na Rodovia do Sol

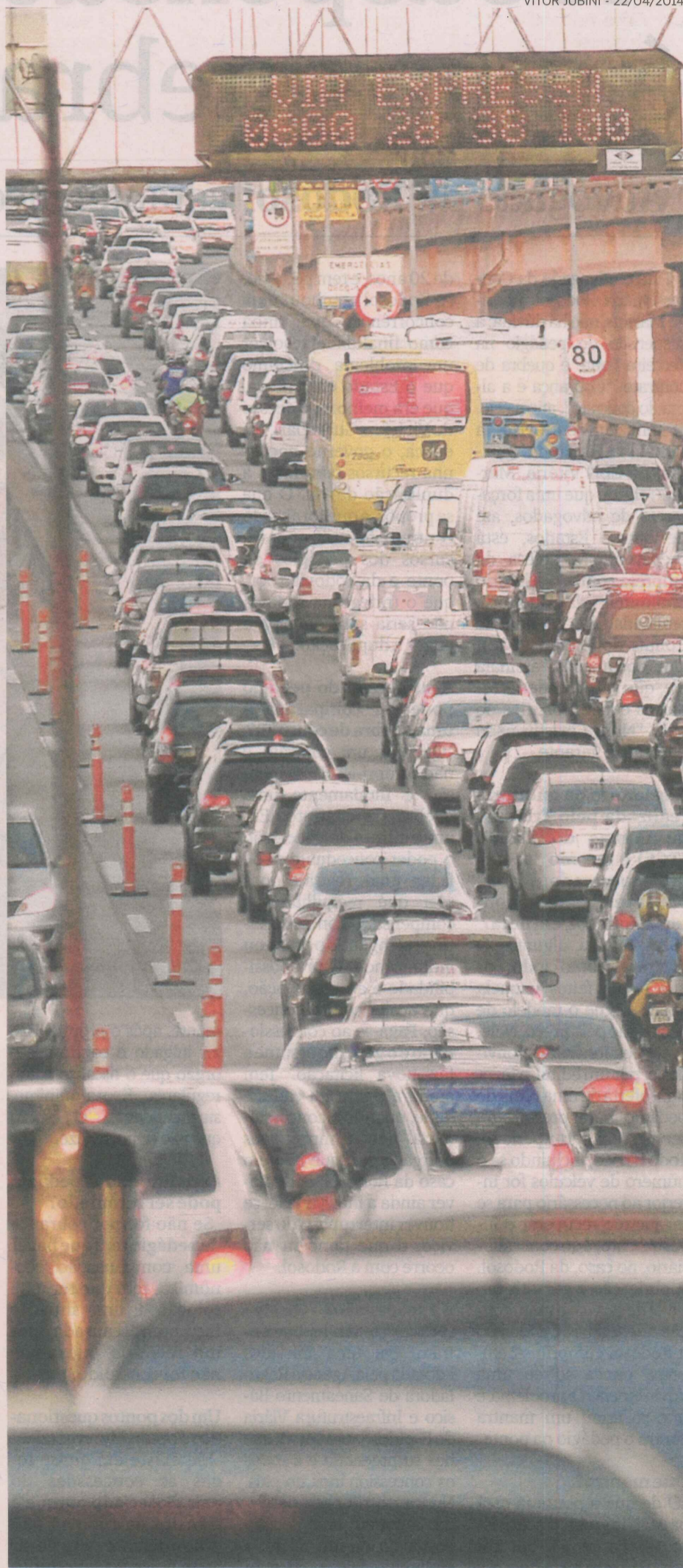
Prescrição

▼ Segundo a Rodosol, a Lei 9.784 impede a anulação do contrato. O Artigo 54 diz: "O direito da administração de anular os atos administrativos de que decorram efeitos favoráveis para os destinatários decai em cinco anos, contados da data em que foram praticados, salvo comprovada má fé"

OUTRO LADO

Governo não fala sobre contrato

▄ A Procuradoria Geral do Estado diz que só se manifestará após encerrado o processo aberto pela Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura (Arsi).



Desde o dia 22 de abril, veículos trafegam na Terceira Ponte sem pagar pedágio

TERCEIRA PONTE

Rodrigo Martins

“A suspensão do pedágio é uma quebra de contrato”

_Advogado da Rodosol garante: medida do governo “não existe em lei”

Para o advogado da Concessionária Rodosol, Rodrigo Martins, não há dúvida: a suspensão do pedágio na Terceira Ponte é quebra de contrato. “Cobrança é a alma do contrato”, afirma ele. Ontem, em entrevista à jornalista Fernanda Queiroz, no CBN Vitória, Martins relatou que uma força-tarefa de advogados, até de outros Estados, está preparando a defesa da empresa contra o relatório preliminar da auditoria realizada pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE). Um documento, assinala ele, que surpreendeu a todas as concessionárias no país. “Nunca existiu nada parecido”, garante.

O relatório da auditoria realizada pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE) é mesmo “absurdo, equivocado e irresponsável”, como apontou a Rodosol, em nota?

Sem dúvida alguma. O contrato, como todos os que foram feitos naquela época, segue o modelo de concessão pelo preço. Nele, o concessionário é convidado, por um edital, a fazer uma oferta de uma tarifa de pedágio para prestar um serviço, em certo período. Todo o risco, incluindo se o número de veículos for inferior ao necessário para se ter lucro e recuperar o investimento, é do concessionário, no caso, da Rodosol. A obrigação é garantir um nível de serviço e manutenção adequadas. E tudo isso a Rodosol cumpriu. A empresa nunca sofreu uma advertência. O problema é que se criou um mantra contra o pedágio na ponte.

Que mantra?

O de que a ponte já está paga. Ninguém discute isso. A Ponte Rio-Niterói também está paga há mais

de 20 anos, e tem pedágio. A Rodosol ganhou uma concorrência que tinha como finalidade resolver um problema difícil que o Estado enfrentava, que era melhorar o acesso de Vitória a Guarapari. Na época, o governo não tinha recursos para fazer a duplicação da via. O que se propôs, e que foi alvo do contrato, foi utilizar os recursos dos pedágios da ponte e da rodovia, porque o tráfego na rodovia não seria suficiente para pagar a duplicação.

A suspensão do pedágio pode ser comparada a uma quebra de contrato?

Quebrar um contrato é não cumpri-lo. E a suspensão é nitidamente uma quebra de contrato. Em um contrato de concessão o poder concedente pode fazer uma revisão, mas tem que reequilibrar e compensar o concessionário prorrogando o prazo ou indenizando. Outra possibilidade é a encampação, que acaba com a concessão. Paga-se ao concessionário e o governo assume e faz nova licitação. Tem ainda a figura da caducidade, quando a concessionária não cumpre suas obrigações, o que não é o caso da Rodosol. Pode haver ainda a intervenção, se houver interrupção do serviço, o que também não ocorre com a Rodosol.

E a suspensão?

Não existe em lei ou contrato. Foi uma iniciativa adotada pela Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo (Arsi), que nos surpreendeu e a todos os concessionários do país. Nunca existiu nada parecido. Tomaram uma decisão por conta de um relatório preliminar, feito unilateral-



DIVULGAÇÃO/ARQUIVO

mente, após o próprio TCE ter julgado o contrato e o órgão que o fiscaliza como regulares. É, no mínimo, surpreendente, e espero que isso se normalize.

Acredita que o pedágio pode ser retomado?

Se não for por cobrança de pedágio terá que haver uma compensação econômica, tem que ter uma solução. É uma situação incomum, causada por um relatório que ainda não foi concluído.

Um dos pontos questionados é o subsídio cruzado.

Ele existe em quase todas as concessões do país. Foi criado porque o trânsito na rodovia não era suficiente para gerar receita para a sua dupli-

“O contrato, infelizmente, deixou de ser cumprido. E a concessionária Rodosol vem sendo vítima de uma manipulação de números”

cação. Por outro lado, a maioria dos que usam o trecho duplicado, entre Vila Velha e Ponta da Fruta, não paga pedágio, mas usa a estrada.

Segundo a auditoria, a receita tarifária dos 25 anos de concessão é de R\$ 2,7 bilhões.

Não é verdade. Este é um número arbitrário e isso será demonstrado matematicamente. A Rodosol investiu R\$ 380 milhões em valores atualizados. Todo o sistema arrecadou por volta de R\$ 600 milhões. Como pode haver um desequilíbrio de R\$ 800 milhões? As cabines de arrecadação do pedágio estão online com a administração estadual. Não tem como mentir sobre isto. A Ro-

dosol vem sendo vítima da manipulação de números.

Quais os próximos passos?

Estamos preparando a nossa defesa. Há uma equipe de advogados, inclusive de outros Estados, trabalhando no assunto. A suspensão do pedágio abriu um precedente sério, criou um sensação de insegurança jurídica. Para resolver o problema de infraestrutura chamam uma empresa, publicam um edital, contratam e depois que a obra esta pronta, questionam o contrato, suspendem pedágio. Coincidência ou não, pela concessão da BR 262 nenhuma empresa se interessou.

Não pode ser um mau negócio, já que a BR 101 foi privatizada. E a Rodosol é uma das investidoras.

A consciência das pessoas está evoluindo, melhorando a compreensão dos problemas que representam uma rodovia mal cuidada. Mas há sempre um risco latente.

Qual o custo para encampar o contrato?

A auditoria feita pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), em 2008, avaliou em R\$ 400 milhões o custo para o governo assumir o contrato e indenizar a concessionária. Um cálculo que leva em consideração a rentabilidade até o final do contrato.

O governo não pode abater nos R\$ 800 milhões?

Isso não existe, este relatório é absurdo. O contrato foi bem feito, bem executado, bem fiscalizado. Essa é a conclusão.

gazetaonline.com.br

Confira a íntegra da entrevista no www.cbnvitoria.com.br