

José Carlos Corrêa

Escreve aos sábados neste espaço

E-mail: jccorrea@redgazeta.com.br

/// O governo federal anuncia a retirada da BR 262 do programa de concessões e a sua transformação em uma PPP, Parceria Público-Privada

A novela, capítulo 3

A duplicação da BR 262 é uma novela que começou em 2009 quando o governo federal anunciou que a obra faria parte do PAC. Como o PAC, diziam, nunca atrasa – por ter recursos assegurados no orçamento e se tratar de um compromisso intensamente repetido na campanha eleitoral –, a comemoração foi geral. Passados quatro anos, o primeiro trecho da estrada, entre Viana e Vitor Hugo, de 52 quilômetros, não sequer foi iniciado pois, embora já tenha sido licitado, ainda aguarda a homologação do processo e a licença ambiental.

Para viabilizar a duplicação dos 375,6 quilômetros de Viana a João Monlevade, o governo incluiu a estrada no Programa de Investimentos em Logística, o nome bonito dado às concessões de rodovias, ferrovias e aeroportos, já que “privatização” é uma expressão banida do dicionário dos petistas por questões ideológicas e de marketing político e eleitoral. O leilão da “menina dos olhos das concessões rodoviárias federais” – na definição de Bernardo Figueiredo, diretor da Empresa de Planejamento e Logística – foi, entretanto, um retumbante fracasso porque nenhuma empresa se interessou em concorrer.

As razões do fracasso do leilão são conhecidas: erros do edital, projetos mal formulados, orçamentos equivocados, o “risco Dnit” – desconfiança de que o governo não iria realizar a parte das obras que lhe cabia – e, principalmente, a percepção de “insegurança jurídica”, ou seja, o receio de que as regras previstas no contrato de concessão não seriam cumpridas.

Passado o primeiro momento de perplexidade, o governo federal anuncia o início do terceiro capítulo da novela: a retirada da BR 262 do programa de concessões e a sua transformação em uma PPP, Parceria Público-Privada. É mais uma tentativa de tornar o empreendimento atraente aos olhos dos empresários – na medida em que a União passa a ter condições de assumir uma maior participação no custeio dos serviços prestados pelo parceiro particular, com a consequente redução da tarifa do pedágio – mas, com relação às obras, pouca coisa muda. Até porque a “insegurança jurídica” continua presente, afugentando os investidores que há muito deixaram de acreditar que o governo venha a perder o cacoete de mudar as regras depois do jogo começado.

Como as obras da rodovia do Contorno já completaram o seu 13º aniversário e a ponte de Colatina levou 20 anos para terminar, o capixaba, infelizmente, tem razões de sobra para acreditar que a novela da duplicação da “menina dos olhos” ainda vai render muitos e muitos outros capítulos recheados de acidentes, mortes e prejuízos à economia do Estado.