

# Economia.

**Petrobras lucra R\$ 6,2 bi no 2º trimestre**  
Pág. 32

EDITORA:  
**ELAINE SILVA**  
ecferreira@redgazeta.com.br  
Tel.: 3321.8327  
agazeta.com.br/dinheiro

gazetadinheiro

CONCESSÃO DE RODOVIAS

## PRIVATIZAÇÃO DA BR 262

## FALHAS NO PROCESSO

## AMEAÇAM DUPLICAÇÃO

Obras foram cortadas, pedágio é caro e duplicação será lenta

GABRIEL LORDÉLLO - 22/01/2009



Trecho perigoso da BR 262, que vai passar por obras de duplicação: cronograma de execução e modelo de cobrança das tarifas são colocados em xeque por técnicos

/// RITA BRIDI  
rbridi@redgazeta.com.br

O sonho dos usuários da BR 262 de ter uma rodovia duplicada em condições para se trafegar com segurança e com tarifa de pedágio compatível pode virar um pesadelo. Isso porque o procedimento adotado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no processo de modelagem da concessão, levou a falhas e erros, como a redução de investimentos, que vão comprometer a eficiência das melhorias, além de encarecer a tarifa do pedágio.

Especialistas do setor ouviram durante a semana relataram, com exclusivi-

dade para A GAZETA, que uma das falhas foi a mudança da taxa de interna de retorno (TIR), considerada baixa pelos empresários. Na audiência pública realizada em Minas Gerais e em Vitória, foi apresentada à sociedade civil taxa de 5%, que depois foi elevada para 7,2%. Só que a população não foi informada sobre a mudança.

Para manter a tarifa do pedágio – que já é considerado muito alto – abaixo de R\$ 10,00, foram cortados investimentos que vão comprometer o programa de melhorias da rodovia no trecho que corta o Espírito Santo.

Foram eliminadas as

obras inicialmente previstas de ruas laterais e vias marginais nos entroncamentos com rodovias estaduais, e a construção de quatro passarelas e interseções em dois níveis.

### DEMORA

Outro erro apontado pelos técnicos foi o subsídio cruzado. A duplicação dos 180,5 km da rodovia no Espírito Santo será feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) com recursos do governo federal, e o usuário do trecho capixaba pagará o pedágio remunerando a concessionária por um investimento que ela não vai fa-

zer. Se é o governo quem vai disponibilizar os recursos por que não reduzir o valor da tarifa?, questiona um dos especialistas.

Para piorar a situação, não há a garantia por parte do Dnit de que as obras serão feitas no período de cinco anos, como será compactuado com a concessionária. “É muito difícil, quase improvável, que o Dnit faça a obra no prazo de cinco anos”, afirma um dos técnicos.

Não é exagerada a afirmação. É mesmo pouco provável que o departamento consiga concluir a duplicação do trecho que lhe compete devido, principalmente, à burocracia

da administração pública. A duplicação dos 25 km do Contorno de Vitória é uma obra que se arrasta há 13 anos. Se o órgão não conseguiu fazer essa intervenção de 25 km em 13 anos, é difícil acreditar que fará a duplicação de 180,5 km da BR 262 em cinco anos.

O superintendente do Dnit no Espírito Santo, Halpher Luiggi, foi procurado para falar a respeito da duplicação que estará sob a responsabilidade do órgão, mas preferiu não se manifestar. O primeiro trecho que será duplicado, de 51,2 km, que vai de Viana a Victor Hugo, em Marechal Floriano, já foi lici-

tado, mas não há previsão para o início das obras.

Com a tarifa básica do pedágio, de R\$0,1126 por km, o usuário gastaria – sem considerar o desconto que será dado no leilão – R\$ 18,70 para passar pelos 180,5 km da rodovia no Espírito Santo, que serão duplicados pelo Dnit, com recursos do governo federal. Para trafegar pelos 188,8 km da rodovia no território mineiro, que serão duplicados pela concessionária nos primeiros cinco anos da concessão, o usuário vai desembolsar R\$ 23,70.



CONTINUA pág. 28

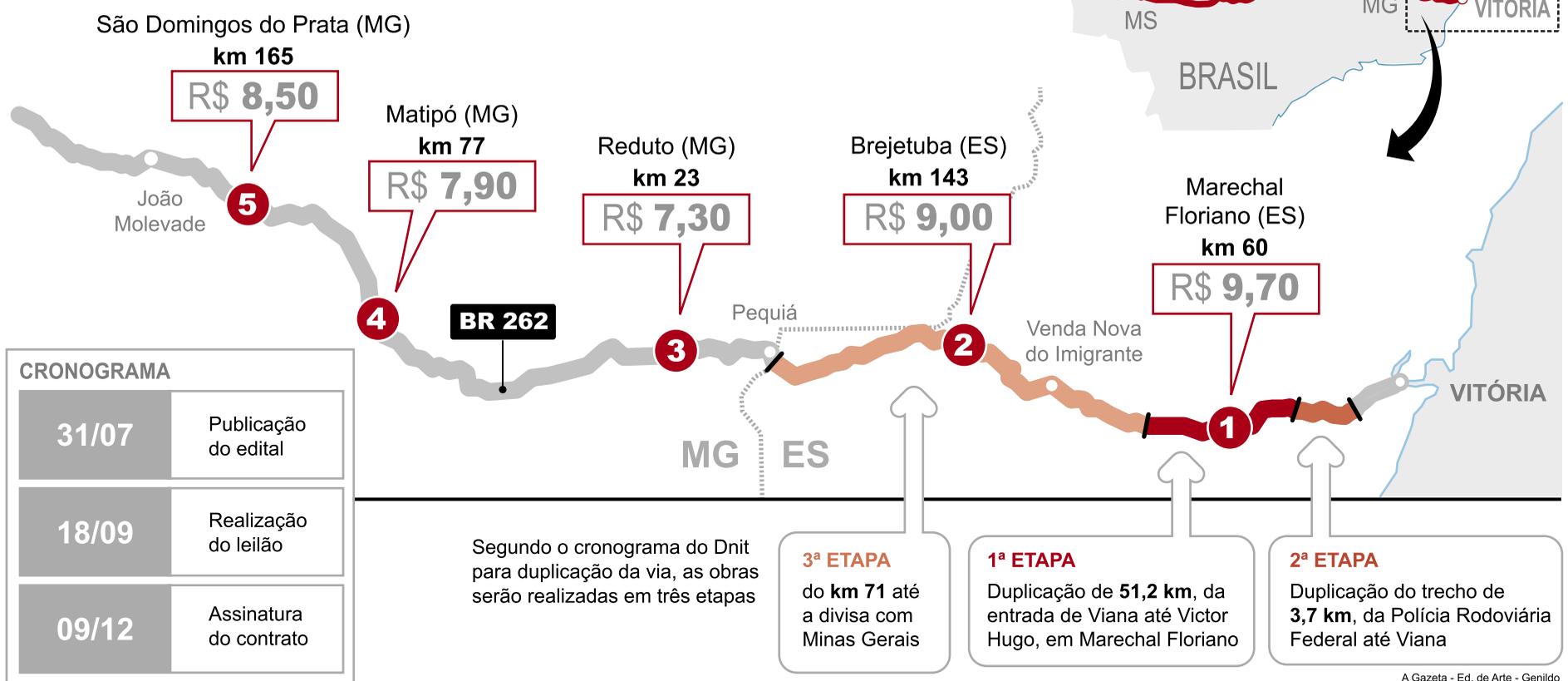
## CONCESSÃO DE RODOVIAS

# População pode questionar os erros do edital na Justiça

## RODOVIA PRIVATIZADA

Veja como será a concessão da BR 262

## PRAÇAS DE PEDÁGIO



## Prazo para contestar procedimentos de concessão vai até sexta, segundo cronograma

✶ RITA BRIDI  
rbridi@redgazeta.com.br

As falhas apontadas pelos técnicos do segmento rodoviário deixam dúvidas quanto à legalidade do procedimento de concessão. Esses erros podem, inclusive, possibilitar que a sociedade questione a legalidade das regras por meio de ação judicial.

Os processos podem abordar diferentes aspectos, entre eles esclarecimento de alguma dúvida, modificação de um ou vários itens do edital, e adiamento ou mesmo a suspensão do leilão, que está marcado para 19 de setembro.

No cronograma da concessão, o prazo para a solicitação de esclarecimentos ao edital vai até a próxima sexta-feira, dia 16. Essa seria a oportunidade para a população manifestar a insatisfação, por

exemplo, com relação à tarifa do pedágio.

Uma das sugestões de modificação do edital, apontada por um dos especialistas, que poderia resultar na redução da tarifa do pedágio, é a mudança do período para a duplicação da rodovia.

Na avaliação dos especialistas, o prazo é muito reduzido, e a concessionária terá dificuldade em cumpri-lo. A proposta é estendê-lo para dez anos e começar a duplicação pelos ex-

tremos da BR, nos trechos com maior tráfego.

No Espírito Santo, por exemplo, seriam duplicados nos primeiros cinco anos da privatização o trecho até um pouco depois de Venda Nova do Imigrante; e em Minas Gerais, a extensão que vai João Monlevade até a segunda praça de pedágio. Com a dilatação do prazo, a concessionária reduziria o volume de investimento nos primeiros anos e a tarifa do pedágio poderia ser reduzida.

## Governador já fez o alerta à ANTT

✶ A redução da tarifa do pedágio na BR 262 já foi solicitada pelo governador Renato Casagrande, ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Jorge Bastos. A resposta, entretanto, foi negativa. “Está praticamente descartada a redução da tarifa do pedágio da BR 262”,

disse Bastos, que esteve em Vitória, na última quarta-feira.

“Alertei do que poderemos ter, no futuro, de problema com a tarifa de pedágio bem maior na BR 262, em comparação com a tarifa da BR 101”, destacou Casagrande. O processo de concessão da BR 262, segundo o governa-

dor, não está bom.

Bastos disse ao governador que o edital já está publicado e as mudanças nas regras da concessão, com a redução do prazo para a duplicação da rodovia foi uma decisão de governo. Se tiver que ser feita alguma alteração, terá também que ser uma decisão de governo.

Casagrande, apesar da resposta negativa do diretor da ANTT não desistiu e levará a reivindicação ao ministro dos Transportes,

César Borges. “É minha obrigação alertar para os problemas que teremos no futuro”, frisou.

Os especialistas ouvidos por A GAZETA disseram que o governador está correto em pedir a redução da tarifa do pedágio na BR 262. Eles alegaram que não há justificativa para o valor estabelecido para as praças que ficarão no Espírito Santo porque o dinheiro para a duplicação do trecho virá do governo federal e não da concessionária.

## Curva e relevo engordam a planilha de custos

✶ Obras em rodovias com relevo acidentado e traçado sinuoso têm custo mais elevado do que nas estradas situadas em terrenos planos e melhor traçado. Ficando só no campo dos custos e sem analisar a questão do pedágio, a coordenadora do curso de Engenharia de Produção da UVV, Gesiane Silveira, destaca que não dá para comparar custos de obras na BR 101 e na BR 262.

As especificações técnicas são importantes para a definição dos valores, explica. Em algumas regiões por onde passa a BR 262, o custo de obras pode ficar bem acima de trechos da BR 101, com traçado bem definido, pondera. Ela argumenta que são rodovias diferentes, com projetos distintos e que nem sempre é correto fazer a comparação dos custos de obras.

Gesiane, que coordena também a área de Tecnolo-

gia da UVV, disse não ter dados detalhados para comparar a tarifa de pedágio entre as duas rodovias. Na 262 a tarifa básica com preço referência de 2011 é de R\$ 0,1126. Na 101, a tarifa básica com preço referência de janeiro de 2009 era R\$ 0,06237 e caiu para R\$ 0,03391, com o desconto de 45,63% oferecido pelo vencedor.

### O QUE ENCARECE

Na avaliação da professora, muitas obras de arte contribuem para o aumento do custo. Em projetos em que há previsão de construção de muitas pontes, bueiros, passarelas, túneis, há elevação dos gastos.

O prazo para a duplicação da BR 262 é de cinco anos a partir da assinatura do contrato. Na BR 101 a duplicação dos últimos trechos poderá ser feita até o 23º ano da concessão.