

Reportagem Especial

PRIVATIZAÇÃO DA BR-262

“Valor do pedágio é muito alto”

O governador Renato Casagrande reclamou da tarifa-teto que deve ser cobrada a partir de dezembro de 2014, de R\$ 18,70, no Estado

Dayane Freitas
Eliane Proscholdt
Julio Huber

Um dia depois da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicar o edital de concessão da BR-262 entre o Espírito Santo e Minas Gerais, o governador Renato Casagrande declarou que a tarifa-teto do pedágio é “muito alta.”

A tarifa básica de pedágio por quilômetro ficou em R\$ 0,1126, o que significa que a cada 100 quilômetros o motorista desembolsará R\$ 11,26. Se a viagem for além de João Monlevade, em Minas, o custo final será de R\$ 42,40. O valor total a ser pago no Estado será de R\$ 18,70 – R\$ 9,70 em Marechal Floriano e R\$ 9 em Brejetuba.

Casagrande comentou o assunto ontem em uma rede social:

“A ANTT finalmente publicou o edital de concessão da BR-262. Mas ainda não podemos comemorar. A tarifa-teto do pedágio para cada trecho de 100 quilômetros foi estipulada em R\$ 11,26. Muito alta. Vai representar um custo elevado para os capixabas que precisam usar diariamente a rodovia.”

O governador, porém, preferiu não dizer o preço que considera justo. “Pedi uma alternativa para reduzir o valor. Apenas alertei-o (o

“A parceria com o setor privado é uma tendência do mundo todo, do País, mas tem que ser um valor compatível com a renda de quem usa a rodovia”

Renato Casagrande, governador



LEONE IGLESIAS — 05/07/2013

CASAGRANDE pediu à agência uma alternativa para reduzir valor da tarifa

diretor-geral da ANTT, Jorge Bastos) de que poderemos ter desconto porque vamos ter uma rodovia federal com valor bem menor (referindo-se à BR-101) e outra com valor maior”, salientou.

Conforme o cronograma, o leilão será no dia 13 de setembro, e a assinatura do contrato com a empresa ganhadora, em 9 de dezembro. Segundo o superintendente do Dnit no Estado, Halpher Luiggi, a cobrança da tarifa “começa um ano após a assinatura do contrato”.

Logo, mediante essa informação, o pedágio tem previsão de ser cobrado a partir de dezembro de

2014. A rodovia será concedida por 30 anos. Vence a disputa quem apresentar menor pedágio.

O trecho é de 375,6 km, com início em Viana, no entroncamento com a BR-101 Sul, até João Monlevade, no entroncamento com a BR-381, em Minas Gerais.

Ontem, Casagrande ligou para o diretor-geral da ANTT, Jorge Bastos. “Acho que o preço-referência pode onerar o usuário permanente dessa rodovia”, disse o governador à reportagem de **A Tribuna**.

Casagrande disse que será marcada uma reunião entre ele e técnicos do órgão nos próximos dias.

COMPARATIVO ENTRE AS BRS-101 E 262

Tarifa na BR-101 daqui a um ano

BR-101

PEDÁGIO

- > O VALOR TOTAL de pedágio a ser pago é de R\$ 20,45 distribuído em sete praças ao longo de 475,9 quilômetros de extensão da BR-101 no Espírito Santo, entre Mimoso do Sul e Pedro Canário.
- > AS TARIFAS SÓ COMEÇARÃO a ser cobradas daqui a um ano. O preço vai sofrer correção pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

OBRAS

- > O PRAZO PARA a duplicação de 50% da via é o sexto ano de concessão.
- > A “OPERAÇÃO TAPA-BURACOS” já começou. Nos trechos onde o Departamento de Infraestrutura em Transportes (Dnit) havia iniciado a recuperação do asfalto, a concessionária Eco101 assumiu.

BR-262

PEDÁGIO

- > A TARIFA BÁSICA definida no edital divulgado na última quarta-feira pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é de R\$ 42,40 num trecho de 375,6 quilômetros com início em Viana, no entroncamento com a BR-101, até João Monlevade, no entroncamento com a BR-381, em Minas Gerais.
- > SÓ NO ESTADO, O VALOR será de R\$ 18,70 – R\$ 9,70 em Marechal Floriano e R\$ 9 em Brejetuba.

OBRAS

- > NO ESTADO, A DUPLICAÇÃO ficará a cargo do Dnit. Além disso, ao menos quatro passarelas e viadutos deverão ser construídos pela empresa vencedora, que só cobrará pedágio quando 10% da obra forem concluídos.

MARECHAL FLORIANO

FOTOS: JULIO HUBER



Morador defende tarifa menor

Morador de Marechal Floriano, o agente de saúde Fábio Stein, 28 anos, achou alta a tarifa de R\$ 9,70 a ser paga na praça de pedágio que será instalada no município.

Segundo ele, moradores da região e usuários do trecho deveriam

pagar uma tarifa reduzida ou até não pagar nada.

“Pagamos altos impostos e esse dinheiro não é investido em melhorias em nossas rodovias. Será que é preciso privatizar para termos melhores condições nas estradas?”

Onde será a cobrança Valor pago no Estado será de R\$ 18,70



Fonte: ANTT e Dnit-ES.



Qualidade da estrada

O agricultor José Laércio Peterle, 35 anos, morador da localidade de Cedro, em Alfredo Chaves, trafega frequentemente pela BR-262 com seu caminhão, transportando mercadorias produzidas em sua propriedade. Ele disse ser favorável ao pedágio, se for para melhorar a qualidade do pavimento.

“Acredito que a maioria dos caminhoneiros deve ser contra pagar o pedágio, mas, se for para termos uma rodovia duplicada, com mais sinalização, acostamentos e melhor qualidade no asfalto, sou favorável ao pagamento.”

Reportagem Especial

PRIVATIZAÇÃO NA BR-262

Cobrança começa antes da duplicação ser concluída

Antes mesmo da duplicação da BR-262 no Espírito Santo ser concluída, o motorista terá de pagar pedágio para cruzar a rodovia. Para o início da cobrança, as obras sequer precisam ter começado no Estado, segundo o edital.

Mas o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit-ES), Halpher Luiggi, disse que a previsão é que, quando pedágio começar a ser cobrado no Estado, mais de 10% da rodovia estarão duplicados.

As obras devem ser completamente concluídas em quatro anos. “A cobrança do pedágio não está ligada às obras de duplicação. A empresa é obrigada a duplicar 10% em Minas Gerais para começar a cobrança, mas não pode se valer dos 10% que o Dnit vai duplicar no Espírito Santo para cobrar lá”, disse.

O diretor do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Dirceu Rodrigues Alves Júnior, é contra a

cobrança antes de a rodovia ser concluída: “É o fim da picada o motorista ter que pagar pela construção e manutenção dessa nova pista antes dela ser concluída.”

O governador Renato Casagrande observou que se deixar de cobrar o valor do pedágio no início, a empresa cobrará o valor no final.

“Isso entra no equilíbrio do contrato. Se você fizer um investimento sem cobrar, pode fazer isso, mas vai onerar o pedágio. Isso é equação matemática: se você tira uma cobrança um tempo, tem que acrescentá-la no tempo seguinte, porque o tempo de concessão é limitado”, ressaltou.

“É o fim da picada o motorista ter que pagar pela construção e manutenção antes dela ser concluída”

Dirceu Rodrigues, diretor Abramet

PRAÇAS

As praças previstas estão localizadas próximas aos quilômetros 60, em Marechal Floriano, e 143, entre Muniz Freire e Brejetuba.

Mas esse local é variável em cinco quilômetros. “No caso de Marechal, a praça pode ficar entre o quilômetro 55 e o 65, isso é flexível”, disse Halpher Luiggi.

Ele disse que a expectativa é que haja deságio grande no valor a ser cobrado nas praças de pedágio, ou seja, as empresas podem cobrar valores menores. “O preço está atrativo e a expectativa da União é que haja forte competição entre as empresas.”

Conforme o edital, estão previstos R\$ 7,82 bilhões de receita, R\$ 2,07 bilhões de investimentos e R\$ 1,74 bilhões de custos operacionais.

A duplicação em Minas Gerais será feita com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O prazo é de até 25 anos, com cinco anos de carência.



TRECHO da BR-262 em Marechal Floriano, cidade que terá praça de pedágio

“Vamos pagar pelo que não usamos”

A possibilidade de os motoristas no Estado pagarem pedágio antes da conclusão da duplicação da BR-262 no Estado deixa representantes de entidades preocupados.

“Vamos pagar pelo que não usaremos”, disse o presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo (Crea-ES), Helder Carnielli.

Para ele, o Estado está sendo prejudicado: “A duplicação do trecho de Minas Gerais, que tem geografia mais facilitada que a nossa, vai ser financiada pelo (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES))”.

O presidente da Associação dos Municípios do Estado do Espírito Santo (Amunes), Dalton Perim, disse que preocupação é sobre



HELDER CARNIELLI: preocupação

quando será concluída a duplicação, já que no Espírito Santo a duplicação será com recurso público e em Minas, da iniciativa privada.

“Imagina se demorar 10 anos, 15 anos, e durante esse tempo a gente ser obrigado a pagar o pedágio. E se for igual ao aeroporto?”

O superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Halpher Luiggi, disse que o órgão está com os trâmites adiantados.

“Estamos mais adiantados do que a concessionária. Temos um edital de obra publicado e dois contratos de projetos em andamento, com previsão de conclusão em maio de 2014. Além disso, temos estudos ambientais contratados”, defendeu.

Passarela em quatro pontos da via

Entre as melhorias previstas ao longo da BR-262, no mínimo, quatro passarelas e viadutos serão construídos nos municípios de Ibatiba, Venda Nova do Imigrante, Marechal Floriano e Viana.

Os trechos ainda serão definidos, de acordo com o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit-ES), Halpher Luiggi, mas a prioridade serão locais com maior circulação de pessoas.

“As passarelas devem ser instaladas prioritariamente na travessia urbana e, havendo necessidade, mais serão construídas”, afirmou.

A colocação de passarelas será realizada depois da duplicação. De acordo com o edital, o prazo é a partir do 61º mês da concessão, ou seja, passados cinco anos.

Ainda de acordo com o docu-

mento, a concessionária terá, no máximo, 12 meses, a contar da solicitação formal da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para concluir a implantação de qualquer uma das melhorias.

Caso isso dependa de desapropriação de imóvel, a empresa terá mais seis meses para concluir as obras.

ESTUDOS

A determinação dos locais em que serão instaladas passarelas e viadutos depende de estudos a serem feitos pela concessionária vencedora.

A empresa terá a determinação de acompanhar o tráfego, visando a definir medidas para a redução de acidentes, conforme disse Luiggi.

Segundo a ANTT, também deverão ser realizadas audiências públicas para que a sociedade contribua com a definição dos locais onde serão implementadas as melhorias.



HALPHER LUIGGI: melhorias

Prazo caiu de 5 para 4 anos

O prazo dado pela ANTT para a duplicação da BR-262, além da BR-050 (em Goiás e Minas Gerais), caiu de cinco para quatro anos, de acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER) divulgado pela autarquia.

A duplicação será executada por etapas. A primeira abrange o trecho entre Viana e Víctor Hugo, em Marechal Floriano.

“As propostas das empresas já foram apresentadas. Estamos aguardando o fim da greve dos servidores do Dnit para proceder os ritos de assinatura do contrato em Brasília, mas ainda não há previsão”, explicou o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit-ES), Halpher Luiggi.

Os servidores do órgão estão em

greve desde o dia 25 de junho. Com a paralisação, foram suspensos todos os prazos dos processos licitatórios no País.

Quando a greve acabar, os prazos começam a ser contados de novo. No caso da duplicação da BR-262, será analisado o recurso administrativo da empresa classificada em 2º lugar. Depois disso, dependendo da decisão, o contrato será assinado e definido o cronograma das obras.

Segundo o edital, no primeiro ano um trecho de 30,2 quilômetros será duplicado, o que equivale a 16% dos 188,8 quilômetros no Estado. No segundo ano, serão mais 45,3 quilômetros, ou 24%. No terceiro ano, mais 64,2 quilômetros, ou 34%, e no quarto 49,1 quilômetros, ou 26% do trecho total.

ANÁLISE

“Uma privatização não pode ser vista apenas como um negócio”

Uma privatização não pode ser vista apenas como um negócio. Sei que a questão da privatização é bem polêmica, há quem seja favorável e quem seja contrário.

Mas eu acho que é um caminho porque ela permite, em tese, uma agilidade de investimento e melhoria do espaço viário.

Ao ganhar a concessão, por exemplo, a empresa compromete-se não só com a operação, mas com a melhoria do espaço viário, como em sinalização, segurança da via, além de investir em educação de trânsito em cidades cortadas pelas rodovias.

Também deve se comprometer em investimento em fiscalização eletrônica, não só de câmeras de vi-

de monitoramento, mas também de radares para controle de velocidade. Hoje no País, infelizmente, a metade das mortes ocorre nas rodovias.

O que a gente vem acompanhando é que o governo federal está muito atrasado, não consegue investimento nem no volume e nem no tempo necessário ou quando faz, não é suficiente para atender a demanda. Nesse caso, a iniciativa privada tem uma agilidade maior.

Mas só a privatização não resolve automaticamente nada. Comete aos municípios, Estado e União fiscalizarem para saber se a operação está sendo adequada. Caso não esteja, a concessionária deverá ser penalizada.

Eduardo Biavati,
especialista em educação
segurança no trânsito

