

Concessão da Rodovia do Sol

AJ14704
Lelo Coimbra



O debate sobre a concessão pública da Rodovia do Sol para a iniciativa privada, durante 25 anos, merece ser tratado com a complexidade que o assunto exige. Não será produtivo se as discussões sobre esta questão se situarem apenas na dimensão de estarmos contra ou a favor, pois não estaremos contribuindo para o necessário esclarecimento da sociedade.

Inicialmente, é preciso entender que motivações justificam a adoção deste caminho para o sistema viário estadual. É fato conhecido e sentido por todos os que se utilizam das rodovias que interligam os diversos pontos do nosso Estado as suas precárias condições, envolvendo qualidade e níveis de segurança, particularmente agravados com o crescente aumento de fluxo dos veículos. Exemplos em todo o país nos mostram a quantidade de vidas que têm sido ceifadas, de formas trágicas, nos caminhos do Brasil. Portanto, tornam-se imperativas ações públicas definitivas para o enfrentamento desta grave situação.

Os Governos estaduais, envolvidos com a habitual carência de recursos, não têm tido capacidade de financiamento para darem respostas, na dimensão que o problema exige. Dependentes de negociações federais, sempre muito complexas, os Estados ficam à mercê de possibilidades que, ao se apresentarem, não estão na proporção das necessidades. Com os desequilíbrios financeiros e a agenda comum de saneamento e revisão do papel do Estado, os governos têm lançado mão de alternativas para darem conta dos motivos que os elegeram. Dentre eles, está a exploração privada das estradas, sob o regime de concessão, onde o poder público estabelece mecanismos de obrigações e responsabilidades para aqueles que deterão o direito de exploração.

Portanto, estamos diante de uma situação que consideramos em consonância com o que se passa no mundo inteiro. Não podemos é abdicar do controle social destas medidas, através da exigência do cumprimento da lei, com as informações corretas quanto aos custos e transparência nos procedimentos. Para isto, temos o instrumento das audiências públicas e as ações das representações da sociedade com ou sem o exercício de mandatos eletivos.

O início deste debate, no Espírito Santo, ocorreu durante a campanha eleitoral de 1994, quando um dos candidatos se comprometeu com a extinção do pedágio da Terceira Ponte. Uma promessa populista e demagógica, sem compromissos

com a qualidade de um equipamento público que percorreu três administrações para ser concluído e com uma dívida a ser paga até o ano 2001. Mesmo após a quitação daquele débito, a cobrança de pedágio será necessária para a manutenção e administração daquela ponte, embora com preços em níveis inferiores. Neste caso, há necessidade de ser conhecida pela população a planilha de custos para o cumprimento deste objetivo. Aqueles que tiveram a oportunidade de transitar pela ponte Rio-Niterói, quando o Governo federal extinguiu a cobrança de pedágio, sabem a importância de não abolir este procedimento, que acabou sendo revisto.

Neste momento, estamos em processo de encaminhamento da concessão de um trecho de 68,4 quilômetros, com início na Terceira Ponte e término em Meaípe. Desnecessário falar da importância desta ligação rodoviária para o nosso Estado, em particular para os municípios da Grande Vitória. Em audiência pública, realizada no dia 18 de janeiro, o Governo apresentou as condições que pretende estabelecer para a adoção da medida, que deverão constar de edital de concorrência a ser pu-

blicado até o dia 12 de março. Informou que pretende estabelecer um valor-teto de até R\$ 3,60 pelo trajeto completo, dividido em duas etapas. A primeira se encontra na Terceira Ponte, com limite de R\$ 1,10. A segunda, que será cobrada em cabines a serem instaladas nas proximidades da Ponta da Fruta, até o valor de R\$ 2,50. O prazo inicial de exploração privada está previsto para 25 anos, e o Governo receberá uma taxa mínima de aluguel equivalente a 8% da receita bruta obtida pela empresa concessionária.

Superado o entendimento favorável quanto ao instrumento de concessão, como única forma de garantir os recursos necessários à duplicação e manutenção do trecho em

questão, cabe-nos aprofundar o debate em torno das condições que estão sendo propostas pelo Governo do estado.

A primeira delas está nos cálculos que levaram ao estabelecimento do custo total. Impõe-se justificativas rigorosas, com ampla divulgação, para conhecimento da população, sobre os parâmetros que levaram o Executivo à adoção do patamar anunciado. Ao mesmo tempo, há a necessidade de que as responsabilidades da empresa concessionária sejam fartamente apresentadas. A segunda está na decisão de envolver a Terceira Ponte no trecho a ser concessionado.

Neste último caso, cabe o questionamento da decisão por vários motivos. Aquela ponte não se encontra no trecho denominado Rodovia do Sol e já tem suas regras estabelecidas, tanto para conclusão do resgate da dívida gerada para sua construção quanto para o modelo de sua gestão, já em andamento. Após sua quitação, será necessária apenas a definição dos custos para a execução de investimentos e manutenção, que servirão para os cálculos do novo valor do pedágio. Ao incluí-la na proposição, o Go-

verno estabelece uma taxa superior à atual, embutindo um custo naquele equipamento para compensar o pagamento do outro percurso, superpondo-se às relações contratuais e compromissos já definidos junto à opinião pública.

Não tenho dúvidas que muitos estudos foram feitos. Entretanto, a opção apresentada é a que menos atende à compreensão de uma população que amadurece no entendimento quanto aos custos das cidades e é chamada ao compartilhamento das responsabilidades, organizadas por um Estado que se propõe ao estabelecimento de novas relações com a sociedade. O mascaramento desta questão é profundamente deseducativo.

Acredito que a superação desta lacuna importante se fará através do estabelecimento do custo real, trecho a trecho, introduzindo nitidez nos preços para os usuários. Com certeza, o valor total previsto para os 68,4 quilômetros poderá ser redistribuído ao longo do percurso, o que obrigará a introdução de mais postos de cobrança. Cada cidadão que passar por um trecho terá a convicção de que aquele uso estará se representando na parcela de taxa que será paga. Ao reformar o Estado, estabelecendo um novo padrão de relacionamento entre o público e o privado, com controle social, as lideranças políticas têm o dever de possibilitar compreensões claras por parte da sociedade.

Finalmente, se faz necessário o estabelecimento de negociações com os municípios de Vila Velha e Guarapari, por onde passa a Rodovia do Sol, que devem ser beneficiários dos resultados da concessão, seja na forma de investimentos oriundos de parte da receita gerada ou na participação proporcional sobre taxas de aluguel previstas para o Governo estadual.

Adotando-se a metodologia sugerida neste artigo, o Governo terá melhores condições para receber apoios para a proposição a ser implantada.

Lelo Coimbra é médico e deputado estadual

'Estamos diante de uma situação que consideramos em consonância com o que se passa no mundo'