

Leilão das rodovias estaduais da Serra dá largada a novo plano de concessões

INFRAESTRUTURA

Novo modelo de concessões prevê investimento de R\$ 11 bi

Bloco de rodovias da Serra e do Vale do Caí será o primeiro a ser oferecido na quarta-feira. Ao todo, serão três certames

MARCELO GONZATTO

marcelo.gonzatto@zerohora.com.br

Depois de apostar em modelos de gestão de rodovias que se tornaram alvo de críticas nas últimas décadas, como o dos polos rodoviários lançados nos anos 1990 e a da Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR), o Rio Grande do Sul dará um passo decisivo na próxima quarta-feira rumo a uma nova proposta para aprimorar a infraestrutura de suas estradas.

Será realizado na bolsa de valores B3, em São Paulo, o primeiro dos três leilões previstos para conceder à iniciativa privada blocos rodoviários que somam 1.131 quilômetros e viabilizar um dos maiores projetos de investimento em infraestrutura já vistos no Estado: mediante cobrança em 22 praças de pedágio, devem ser injetados R\$ 11,1 bilhões ao longo de 30 anos em duplicações, viadutos, acostamentos e outras intervenções.

Na primeira área, são 271,5 quilômetros de vias na Serra e no Vale do Caí que receberão aportes de R\$ 3,4 bilhões ao longo das três décadas de concessão. O resultado desse leilão inicial poderá levar a mudanças para o lançamento dos dois polos restantes nas próximas semanas. O bloco 2 reúne Vale do Taquari, Passo Fundo e Erechim, e o bloco 1, as regiões Metropolitana e Litoral, Gramado e Canela.

O programa é mais uma tentativa de desatar um dos principais nós que amarram o desenvolvimento. Segundo a Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura,



Entroncamento da RS 453 com a RS 122 é parte da área a ser ofertada na B3

todos os anos os gaúchos desperdiçam o equivalente a 21,5% do seu PIB, cerca de R\$ 96 bilhões, devido a dificuldades de infraestrutura, como crateras no asfalto, engarrafamentos e falta de opções para circulação de pessoas e produtos.

A precariedade das rodovias é um dos pontos mais vulneráveis nesse cenário. Uma comparação simples ajuda a entender o nível da defasagem em que os gaúchos se encontram em relação à qualidade de sua malha viária: embora o Estado costume figurar como a quarta principal economia no país, ocupa vergonhoso 17º lugar no ranking de qualidade das estradas.

Conforme a pesquisa de 2021 da Confederação Nacional do

Transporte (CNT), só 37,2% de toda a malha gaúcha é classificada como boa ou ótima, abaixo da média nacional de 38,2%, e muito distante dos paulistas na primeira colocação, com 79,6%. O relatório aponta que seria necessário aporte mínimo de R\$ 5,2 bilhões para amenizar a precariedade da malha.

Divergências

As duas tentativas anteriores de elevar esse padrão não tiveram o resultado esperado. Os polos criados na gestão Antônio Brito, em 1998, foram marcados por divergências em relação ao valor dos pedágios, descumprimentos contratuais e poucas obras de impacto.

Sucessora das antigas concessões, a EGR investiu em manutenção de vias e obras como o viaduto de acesso a Santa Cruz, mas também não demonstrou capacidade de realizar os investimentos necessários para elevar o padrão geral. Conforme o Piratini, em nove anos, a empresa teve fôlego para duplicar 7,2 quilômetros.

– Esse modelo (*de empresa pública*) não deu certo por vários motivos. Identificando isso, buscamos o BNDES (*Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social*) para estruturar novo modelo que levasse em conta o maior impacto em redução de acidentes e escoamento de produção – afirma o secretário estadual de

Parcerias, Leonardo Busatto.

O novo conceito também se baseia na concessão à iniciativa privada de rodovias reunidas em polos, ou blocos, com cobrança de pedágios. Mas, os prazos são mais longos (30 anos em vez de 15, o que permite diluir mais a captação dos recursos), e as obras exigidas são mais ambiciosas, com duplicação de 290 quilômetros em cinco anos, quando devem ser desembolsados R\$ 3,9 bilhões em melhorias, e 687 quilômetros ao final das três décadas. Estudos do governo projetam que as melhorias previstas seriam capazes de evitar 12 mil acidentes e 780 mortes no trânsito.

O bloco da Serra e do Vale do Caí, primeiro dos três conjuntos, receberá 116 quilômetros de duplicação e a construção de quatro dezenas de viadutos e estruturas similares de grande porte.

– Não estamos falando de concessão de estradas prontas, mas que precisam ser modificadas brutalmente, ter mais capacidade de tráfego, modernização – diz o presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul, Celestino Oscar Loro.

Estão previstas seis praças de pedágio, que terão como teto de cobrança valores que variam de R\$ 6,98, em Ipê, a R\$ 9,95, em São Sebastião do Caí. A empresa que oferecer os maiores deságios em relação a esses parâmetros deverá ser a escolhida. Mas, para cada ponto percentual de desconto oferecido, o investidor terá de depositar previamente R\$ 6,7 milhões como garantia da execução dos serviços.

Resultado poderá levar a ajustes nas próximas rodadas

A divulgação das propostas para concessão das rodovias do bloco formado pela Serra e pelo Vale do Caí servirá também como baliza para as próximas etapas do novo programa de gestão viária.

– Vamos esperar pelo resultado desse primeiro leilão para entender melhor como está a situação do mercado de construção de rodovias, ver o interesse das empresas, o nível de desconto que oferecem. Depois disso, vamos levar

adiante o modelo como foi projetado ou fazer mudanças – afirma o secretário estadual de Parcerias, Leonardo Busatto.

O modelo é visto por setores da sociedade como uma chance de tirar obras do papel, mas também enfrenta resistências a pontos específicos. Presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento (Corede) da Serra, Mônica Mattia coordenou um grupo de trabalho que reuniu entidades para debater

a proposta e sugerir mudanças:

– O projeto está muito bem amarrado, tanto do ponto de vista de edital, quanto de contrato.

Mas um evento na Federasul na última quarta-feira reuniu pontos de vista divergentes – que consideram elevado o valor de partida das tarifas de pedágio e criticam a conta de aporte prevista no edital que exige depósito de R\$ 6,7 milhões como garantia para cada ponto percentual de desconto oferecido

sobre o valor do pedágio.

– Isso é um desestímulo ao deságio – afirmou o vice-presidente da Federasul na Serra, Elton Gialdi, observando que a medida pode levar empresas a moderar esse deságio, o que resultaria em custos mais elevados para o usuário ao passar pelas cancelas.

Gialdi observa ainda que, embora a Federasul seja favorável à concessão de estradas, a implantação de um novo modelo com impacto

significativo sobre a sociedade por três décadas deveria ser mais discutida. O Piratini sustenta que foram realizadas discussões com entidades comunitárias e empresariais e audiências públicas.

Outro ponto polêmico é a decisão de não conceder isenção a moradores das proximidades das praças. O governo optou por oferecer descontos progressivos, de até 20%, para usuários frequentes das rodovias pedagiadas.



Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Zero Hora - Porto Alegre/RS

Seção: Infraestrutura **Página:** 14 e 15