

Especial

Infra III - Rodovias

Tecnologia para cobrança de pedágio eletrônico terá padronização **F6**

Quilometragem estendida

Extensão das estradas administradas pelo setor privado saltou de 15,45 mil quilômetros para 19,7 mil quilômetros. Por **Juan Garrido**, para o Valor, de São Paulo

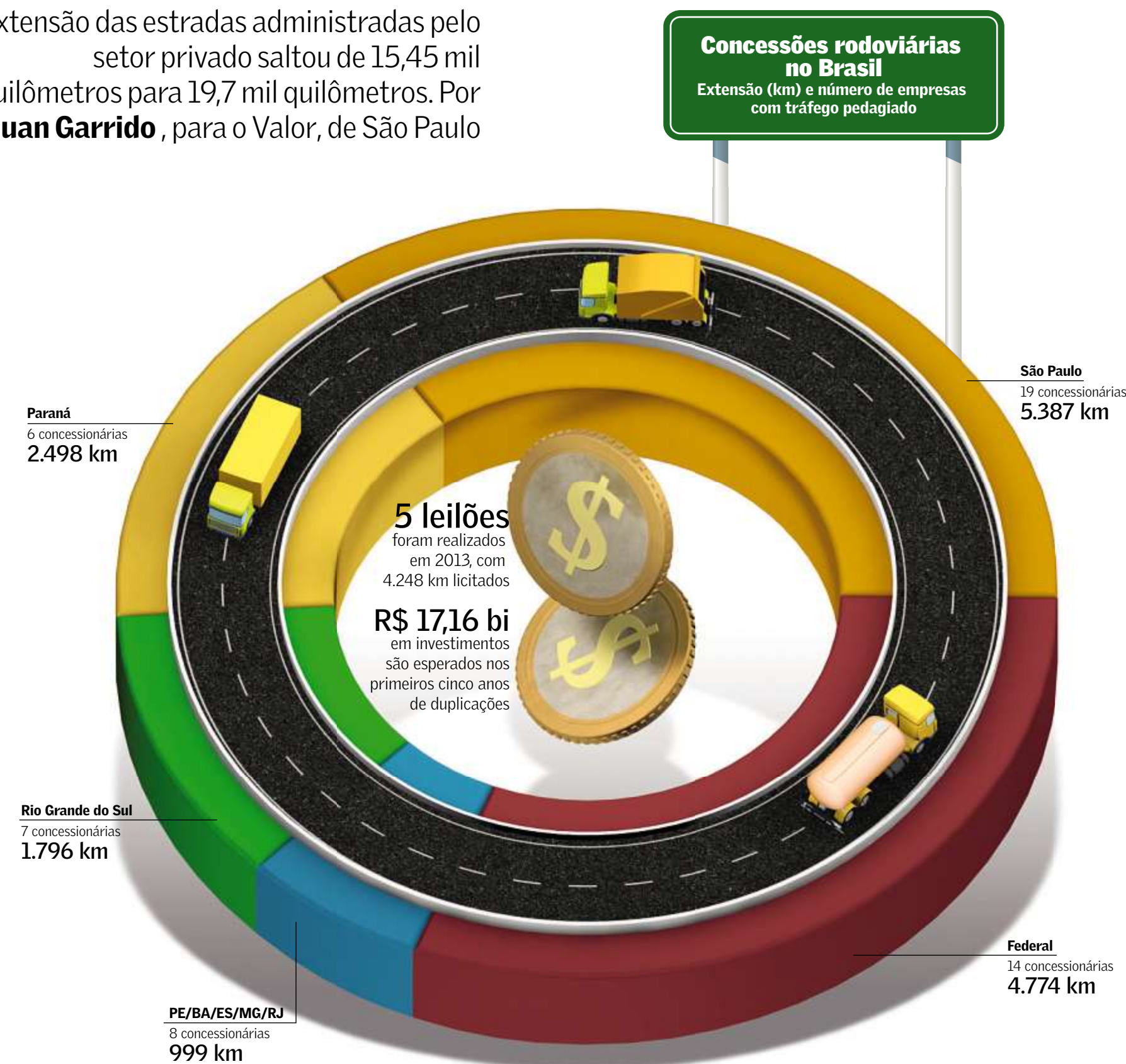
As concessões rodoviárias vão ampliando seu raio de ação. Após a assinatura de cinco novos contratos neste ano a extensão das rodovias administradas pelo setor privado saltou dos 15,45 mil quilômetros anteriormente computados pela Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias (ABCR) para o patamar de 19,7 mil quilômetros. Os acordos foram firmados por 30 anos entre o governo e as concessionárias que venceram no fim do ano passado os leilões de cinco trechos cortando o Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal.

“Com as novas licitações o governo federal adicionou 4.248 quilômetros ao mapa das estradas concedidas no país”, confirma Natália Marcassa, diretora da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Desses, 2.683 quilômetros serão duplicados nos primeiros cinco anos de contrato, investimento de R\$ 17,16 bilhões. “Ao longo dos 30 anos serão aplicados pelas concessionárias cerca de R\$ 30,43 bilhões.”

As cinco novas concessões fazem parte do Programa de Integração e Logística (PIL) do governo federal. Além dessas rodovias, a ANTT já anunciou a licitação da BR-153, em Tocantins, com leilão marcado para o próximo dia 23. O trecho tem extensão de 624,8 quilômetros e 598 deles terão que ser duplicados pelo vencedor nos cinco primeiros anos de contrato, informa Natália. O investimento total, nos 30 anos de concessão, será de R\$ 4,31 bilhões.

O Ministério dos Transportes também lançou neste ano um edital para que as empresas manifestem interesse em realizar estudos sobre outros cinco trechos rodoviários: a Ponte Rio-Niterói (renovação, pois o contrato da CCR, atual concessionária, expira em 2015) e quatro segmentos cortando Mato Grosso, Pará, Goiás, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Segundo Natália, a Rio-Niterói será uma concessão de 20 anos e os demais trechos, contrato de 30 anos. “Ao todo estão sendo estudados para a licitação 2.592 quilômetros, com duplicação prevista de 2.186 quilômetros e investimentos de R\$ 17,7 bilhões ao longo de todo o período de concessão.”

A escolha das rodovias integrantes do PIL tomou por base o mapa produtivo do Brasil, tanto agrícola, como mineral e industrial. “O objetivo principal é aumentar a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos”, diz Natália, comentando ainda que nos leilões de rodovias do ano passado, duas gigantes — a Odebrecht e a CCR — ganharam as concessões de importantes segmentos rodoviários do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (a BR-163/MT ficou com



a Odebrecht, e a BR-163/MS com a CCR), estratégicos para a composição de um mosaico logístico intermodal que vai tomando forma para escoar os grãos do Centro-Oeste, maior região produtora do país.

Com as declarações reiteradas da presidente Dilma Rousseff de que ainda em 2014 será feita a concessão de outro importante trecho da BR-163 — entre Sinop (MT) e o porto de Miratubá do Rio Tapajós (PA) —, ganha força a perspectiva logística de inversão de rotas rumo aos portos exportadores. O futuro desenho intermodal que começa a surgir a partir de pesados investimentos na complexa malha da BR-163 e em hidrovias como a do rio Tapajós, permitirá que se dê maior ênfase para os terminais portuários da região Norte — como Vila do Conde, no Pará, por exemplo —, o que aliviará o atual movimento de cargas em direção aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

O desvio da rota de escoamento de grãos para os terminais fluviais de rios da bacia do Amazonas — seguindo em comboios de barcaças por esse modal com destino aos portos marítimos do Norte — é uma esperança antiga dos produtores de Mato Grosso, que perdem competitividade devido aos eleva-

dos custos de fretes até os portos do Sudeste e Sul.

Segundo Renato Mello, diretor de rodovias da Odebrecht Transport, a concessionária Rota do Oeste, do grupo, será responsável pela duplicação, recuperação, conservação, manutenção e implantação de melhorias da BR-163 entre os municípios Itiquira (MS) e Sinop (MT), um trecho com extensão de 850,9 quilômetros. “A rodovia é atualmente o principal meio de escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste e corta oito dos 15 maiores municípios do Mato Grosso, entre eles Cuiabá, Várzea Grande e Rondonópolis”, diz.

Nos cinco primeiros anos, quando serão investidos R\$ 2,4 bilhões, a Odebrecht programou a duplicação de 453,6 quilômetros entre a divisa com Mato Grosso do Sul até Rondonópolis e do entroncamento com a BR-364 até Sinop. Outros 23,5 quilômetros já estão duplicados e 365,6 estão em fase de duplicação sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O contrato prevê conclusão de obras em até cinco anos. Mello diz que a parte mais complicada — o processo de licenciamento ambiental — caminha em ritmo acelerado, com o com-

prometimento da ANTT e da Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Mato Grosso.

O Consórcio Rota 323, também liderado pela Odebrecht, conquistou a concessão para manutenção e conservação de aproximadamente 220 quilômetros do corredor da Rodovia PR-323, entre Maringá e Francisco Alves, no Paraná, com previsão de duplicação de 207 quilômetros, beneficiando 14 municípios do noroeste daquele estado. “É a primeira parceria público-privada [PPP] dos paranaenses”, diz. Ao longo dos 30 anos de concessão serão investidos R\$ 3,6 bilhões.

O presidente da CCR, Renato Vale informa que o grupo apresentou propostas em quase todas as licitações do ano passado. “Conseguimos conquistar a concessão, por 30 anos, de um trecho da BR-163/MS”, afirma. A companhia ofereceu a menor tarifa básica de pedágio, de R\$ 4,38 a cada cem quilômetros rodados. “Isso significou um deságio de 52,74%, o maior entre todos os lances.”

A concessão da BR-163/MS refere-se a 847,2 km que atravessam todo o Mato Grosso do Sul e chegam às divisas de Mato Grosso e Paraná. Neste trecho, estão representados 20 municípios sul-matogrossenses. “Cer-

ca de 4 mil empregos, entre diretos e indiretos, devem ser gerados localmente por meio das atividades da CCR MSVia”, antecipa Vale. As obras de duplicação já começaram.

Nos cinco primeiros anos serão investidos R\$ 3,4 bilhões na duplicação completa da estrada. Ao todo, serão construídas nove praças de pedágio. “A cobrança da tarifa, no entanto, só terá início no começo de 2015, após a execução de 10% do total de duplicação prevista”, esclarece o presidente da CCR. “Ao mesmo tempo, nossos profissionais estão realizando diversos estudos para definir as melhores formas de tornar viáveis os cinco novos projetos de concessão deste ano, inclusive da própria Ponte Rio-Niterói que, atualmente, está sob nossa administração.”

A Invepar também analisa novas oportunidades de negócios neste ano. Segundo o diretor de novos negócios, Hilário Pereira, a empresa está avaliando que lotes têm maior atratividade e viabilidade para obter um retorno adequado aos acionistas. “A companhia está focando duas ou três rodovias da nova etapa de licitação e uma vez definidos os termos do edital, tomará sua decisão de participar ou não dos leilões”, diz. Nos

certames do ano passado a Invepar conquistou a concessão da BR-040 (DF/GO/MG). “O investimento total, ao longo dos 30 anos do contrato, será de R\$ 7,9 bilhões”, informa Pereira.



Este é o terceiro de uma série de nove cadernos que o Valor vai publicar sobre infraestrutura no Brasil

Mais segurança em todos os caminhos



arteris
Brookfield abertix