

economia

Pedágio deixa de ser cobrado no Polo de Pelotas

Após encerramento da concessão, três audiências públicas marcadas para março discutirão a futura licitação

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

O dia de ontem marcou o fim da concessão da Ecovias Sul no Polo Rodoviário de Pelotas (após cerca de três décadas) e o começo da administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), agora sem cobrança de pedágios. Paralelamente a esse cenário atual, já estão previstas três sessões públicas no mês de março para debater a nova concessão para exploração do lote rodoviário composto pelas rodovias BR-116 e BR-392, no Rio Grande do Sul, em uma extensão total de 459,6 quilômetros.

A primeira audiência será no dia 12, em Brasília, a segunda no dia 18, em Pelotas, e a terceira no dia 20, em Porto Alegre. Já o período para o envio de contribuições da sociedade será de 9 de março a 22 de abril. O leilão da nova concessão, que se chamará Rota Portuária do Sul, está previsto para ocorrer no segundo semestre deste ano.

Atualmente, a proposta analisada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prevê a implantação de 14 pórticos free flow (sistema de livre passagem). Já os investimentos que deverão ser feitos por parte da concessionária que ganhar a licitação são superiores a R\$ 10 bilhões. O projeto contempla mais de 83 quilômetros de duplicações, 38,58 quilômetros de

vias marginais, seis correções de traçado, 34 passarelas, 132 acessos, 188 pontos de ônibus e 16 passagens de fauna.

Em nota, o Dnit detalha que estão sendo devolvidos agora para a gestão do departamento o segmento da BR-116, entre Camaquã e Jaguarão (143 quilômetros). Já na BR-392 a autarquia federal passará a administrar o trecho entre Santana da Boa Vista e Rio Grande (212,86 quilômetros). Enquanto os trechos estiverem sob a administração da União, não será cobrado pedágio dos motoristas.

Entre os serviços que o Dnit manterá nas rodovias estão as ações de manutenção e conservação, como recuperação do pavimento, limpeza, roçada e sinalização. O investimento previsto é de aproximadamente R\$ 211,2 milhões a serem aplicados ao longo de dois anos.

As cinco praças de pedágio do polo rodoviário estão localizadas nos municípios de Rio Grande, Canguçu, Capão do Leão, Cristal e Pelotas e, conforme a Ecovias Sul, passaram por adaptações operacionais para permitir o tráfego livre. A circulação de veículos foi direcionada para as pistas onde funcionavam as vias automáticas, em ambos os sentidos das rodovias.

O deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT), que é oriundo da Metade Sul, recebeu com felicidade o término da concessão da Ecovias Sul. Ele frisa que era um dos pedágios mais caros do País (R\$ 19,60 para veícu-

los leves, em cada praça), o que gerava reflexos econômicos para a população local. “E para todo e qualquer tipo de frete de mercadorias que chegavam aos municípios da região com preços mais caros”, aponta o parlamentar.

Esse contexto, enfatiza Lindenmeyer, impactava o Porto de Rio Grande, onerando as cargas que ingressavam ou saíam do complexo pelo modal rodoviário. Ele reforça que essa situação fez com que os terminais gaúchos perdessem mercadorias para outros portos vizinhos. O deputado projeta que haverá um intervalo sem cobrança de pedágios de no mínimo doze meses. Além disso, ele frisa que a expectativa é que a próxima concessionária pratique pedágios com valores menores.

Já o presidente do conselho consultivo da TW Transportes, Alexandre Schmitz, afirma que, apesar de não haver mais o custo de pedágio, existe o receio de possíveis consequências do que pode ocorrer com as estradas sem estarem sob uma concessão. “A gente sabe que os governos não estão tendo mais condições para manter as rodovias da maneira que precisam estar, inclusive, acompanhando as tecnologias que estão vindo nos caminhões e carros”, argumenta Schmitz.

Para ele, o ideal é que seja encaminhada, o mais brevemente possível, a nova concessão, dentro de um equilíbrio entre preços cobrados para os usuários e investimentos que



precisam ser feitos pela concessionária. Schmitz considera que atualmente há mais experiência entre as partes envolvidas para que se tenha uma modelagem mais equilibrada de contrato. De

acordo com informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o começo do primeiro dia sem a gestão da Ecovias Sul foi com um trânsito dentro da normalidade, sem ocorrências relevantes.

Municípios recorrerão na Justiça para que União arque com custos

O presidente da Associação dos Municípios da Zona Sul (Azonasul) e prefeito de Santa Vitória do Palmar, André Selayaran (MDB), frisa que o Polo Rodoviário de Pelotas apresentava o pedágio mais caro do País, algo fora da realidade. Porém, com o fim da concessão, as cidades da região estão preocupadas com a responsabilidade que lhes cairá quanto ao socorro de pessoas acidentadas nas rodovias. Ele revela que a Azonasul pretende ajuizar uma ação contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para garantir de forma liminar a contratação do

serviço de atendimento em casos de acidentes por parte da União para desonerar os municípios.

Selayaran afirma que na Bahia, em um caso semelhante, a União assumiu esse ônus. O dirigente reforça que há muitas cidades pequenas da região que não contam com o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou de remoção de pessoas em casos de acidentes. São 23 cidades que fazem parte da Azonasul. Selayaran acrescenta que o fim da concessão da Ecovias Sul também terá reflexos na arrecadação de tributos de alguns municípios da região.

Fetransul prevê pedágio mais justo com o fim da concessão

Jamil Aiquel
jamil@jcrs.com.br

O término da concessão dos trechos das BRs 116 e 392 encerrou um histórico de embates entre a concessionária e os usuários da via, cenário no qual a Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do RS (Fetransul) assumiu uma postura combativa contra a permanência da empresa.

Para a Fetransul, a saída da Ecovias Sul é vista como uma vitória. Segundo Paulo Ziegler, diretor de infraestrutura da entidade, a federação trabalhou ativamente junto ao governo federal e ao Dnit para garantir que a transição ocorresse sem qualquer prorrogação

de contrato, mesmo que de forma provisória.

Segundo ele, a concessionária mantinha um histórico problemático com os transportadores de carga, caracterizado pela falta de diálogo e pelo uso constante de interditos proibitórios na Justiça para impedir protestos da categoria.

“Nossa posição sempre foi contra a permanência da Ecovias, os motivos são muitos. Diversos transportadores de carga tiveram chamados interditos proibitórios obtidos na justiça pela Ecovias no período em que ela teve a concessão e que houve protestos e intenções de expressar situação com eles, que nunca se dispuseram a dialogar”, ponderou.

A tarifa cobrada pela Ecovias Sul, no valor de R\$ 22,20, chamava a atenção por ser uma das mais caras do país em rodovias federais. A Fetransul aponta que, com a proximidade do fim do contrato e a demora do governo para o lançamento de um novo edital, a empresa mudou subitamente de postura e tentou se apresentar como a “solução provisória” em uma tentativa de se manter na administração das rodovias. Com o fim da cobrança de pedágio nos trechos, existe uma preocupação sobre como será financiada a manutenção dos serviços nas vias, como socorro médico imediato e atendimentos mecânicos, antes garantidos pela Ecovias Sul.