Antonio Milena

Uso do Rodoanel como via expressa pelos paulistanos desvirtua sua finalidade inicial

Governo de São Paulo reavalia função e uso do Rodoanel

Mudança na característica do empreendimento força secretaria a repensar investimentos rodoviários

Bárbara Ladeia
bladeia@brasileconomico.com.br

O governo do Estado de São Paulo está reavaliando a função do Rodoanel, segundo a assessora da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo, Karla Bertocco. Criado para desafogar as ruas da cidade do fluxo de carros pesados, hoje a rodovia é utilizada "como uma espécie de avenida 23 de Maio". Ou seja, para fugir do trânsito, motoristas de toda a parte da cidade aproveitam o acesso do Rodoanel para chegar a pontos distantes.

O Rodoanel, anunciado como a grande solução dos problemas de trânsito da capital paulista, foi tema de debate no Seminário Brasil em Perspectiva Infraestrutura de Transportes. Essa nova função para o empreendimento — que deverá ter 176 quilômetros ao final das obras e contornará toda a capital paulista — tem levado a secretaria estadual a repensar os formatos de investimento nas rodovias paulistas. "O investimento somente nos canais rodoviários não serão suficientes", afirmo Karla em sua exposição durante o evento.

Evandro Monteiro

Karla Bertocco
Assessora da Secretaria de Transportes e Logística do Estado de São Paulo

"Antes mesmo de existir esse formato de parceria público-privada, nós já nos articulávamos bem com os empresários do estado"

Investimentos

A expectativa da assessora é de de que sejam injetados cerca de R$ 13 bilhões no setor de infraestrutura de transportes do país. Esse valor deve abarcar ampliações de rodovias, duplicações de pistas, instalações de pontos de apoio além de outras melhorias no traçado. Também está contemplado nesse valor a duplicação da rodovia dos Tamoios. O projeto prevê uma parceria público-privada.

Karla ressalta, inclusive, que esse é um formato no qual o Estado de São Paulo já tem experiência de atuação graças às suas 19 rodovias concedidas à administração privada por meio de licitações. "Antes mesmo de existir esse formato de parceria público-privada, nós já nos articulávamos bem com os empresários do estado", sinaliza Karla.

Tecnicamente, a assessora explica que o relevo do percurso prevê um traçado semelhante ao do sistema Anchieta-Imigrantes, onde a nova rodovia e a antiga não passam necessariamente pelo mesmo trajeto. Essa é uma exigência natural do relevo de serra.

Na avaliação de Karla, entretanto, o projeto de maior relevância para o estado é do contorno de São Sebastião, cujo investimento ultrapassa os R$ 4 bilhões. "Essa estrutura é fundamental para que possam ter acesso ao porto de São Sebastião de forma mais eficiente e produtiva", sinalizou a assessora. A assessora apontou também que o governo federal tem apoiado a aproximação entre as ferrovias e o modal hidroviário, como forma de reduzir os custos com logística. "Temos um investimento do governo federal na ampliação da extensão de um dos modais hidroviários em cerca de 255 quilômetros para se aproximar das ferrovias", diz.

A assessora não deixou de lado a preocupação com os modais aeroviários. "Poucos sabem, mas temos 31 aeroportos regionais, sendo que seis são de viações comerciais e outros operam alguma viação executiva e transportes de cargas." ■

EXTENSÃO
176 km
é a extensão total prevista para o Rodoanel quando sua última fase, que deve iniciar no ano que vem, estiver concluída. O estado já tem 89 km em atividade.

INTERLIGAÇÃO
10 rodovias
serão interligadas, sendo que sete já estão associadas: Anchieta, Imigrantes, Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhanguera e Bandeirantes.

CUSTO
R$ 5,03 bi
foi o custo total do Trecho Sul do Rodoanel, inaugurado em março de 2010, com 57 quilômetros de extensão.

Fonte: Brasil Econômico, São Paulo, 30 maio 2011, Primeiro Caderno, p. 8.