

Rodoanel de São Paulo será concluído em março de 2018

Este é o prazo final estimado pelo Estado para a abertura ao tráfego de veículos no Trecho Norte do Rodoanel, concluindo assim o anel viário da Região Metropolitana. A Desenvolvimento Rodoviário S/A (Dersa) pretendia entregar a obra ainda este ano, mas justificou o atraso pelo excesso de processos judiciais e pela quantidade de ocupações irregulares não previstas. Ainda segundo a estatal, após 14 anos de uso, o Trecho Oeste do Rodoanel já apresenta sinais de esgotamento. **C-4 E C-5**



Dois túneis já foram abertos e projeções indicam que Trecho Norte receberá tráfego médio de 70 mil automóveis e 44,3 mil caminhões por dia

4.315

funcionários
atuam diretamente nos seis
lotes de construção do
Trecho Norte do Rodoanel

“A quantidade de casos que foram parar na Justiça, que é demorada, e de moradias irregulares surpreendeu”



Laurence Casagrande Lourenço,
presidente da Dersa

Rodoanel de São Paulo será concluído em 2018

Estado estima que o Trecho Norte da via será aberto ao tráfego no mês de março

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL
ENVIADO A SÃO PAULO

Março de 2018. Este é o prazo final estimado pelo Estado para a abertura ao tráfego de veículos no Trecho Norte do Rodoanel de São Paulo e, assim, concluir o anel viário da Região Metropolitana. A data estabelece um atraso de dois anos da previsão inicial e é consequência da judicialização de 94% das áreas de desapropriação ao longo da via.

A Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa) é a responsável pelo projeto e execução dos 44 quilômetros da pista que interliga os trechos Oeste e Leste. A estatal tinha o objetivo de entregar a obra ainda este ano, mas justificou o atraso pelo excesso de processos judiciais e pela quantidade de ocupações irregulares não previstas.

Ao todo, 592 imóveis foram desapropriados ao longo do Trecho Norte – inicialmente, o Estado previa retirar e indenizar até 2,7 mil propriedades. A diferença desse número, entretanto, está nas áreas consideradas de invasão, onde 4.129 famílias – ante 1,3 mil previstas – não provaram o real pertencimento da área onde viviam.

Das famílias em ocupação irregular, 1.943 optaram pelo recebimento de unidade habitacional e outras 2.186, pela indenização.



CARLOS NOGUEIRA

No segundo lote, dois túneis já foram abertos. Os seis viadutos e as duas pontes passam por acabamentos

ENCARECIMENTO

Segundo o presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, além do atraso, uma das consequências é o encarecimento do empreendimento. Ele é composto por compensações ambientais, desapropriações, reassentamentos, interferências, projetos, além de supervisão, gerenciamento, comunicação e, também, as obras.

O Estado previa gastar R\$ 6,5 bilhões, mas hoje as plani-

lhas já atingem R\$ 8,1 bilhões. O aumento em mais de 24% no valor do empreendimento e de 4,1% nos gastos com a obra despertou suspeitas de superfaturamento. Por isso, o Trecho Norte é alvo de, pelo menos, seis investigações que envolvem auditorias internas, Polícia Federal, Ministério Público e até o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – um dos financiadores.

Em um dos casos, é apurada a denúncia de um ex-funcioná-

rio da Dersa sobre o incremento de mais de R\$ 150 milhões no pagamento de empreiteiras. Ele apresentou supostas provas de irregularidades na execução de projetos. Laurence nega desvios e justifica o aumento nos gastos pelas dificuldades encontradas com a obra já iniciada.

Em paralelo, outra investigação apura possíveis desvios nos processos de desapropriação na área de Guarulhos, no qual o Estado seria a “vítima”. “Dos

R\$ 2,5 bilhões destinados (ao pagamento dessas áreas), R\$ 1,3 bilhão é fraudulento”, afirma. Ele diz que denúncias foram apresentadas à corregedoria do judiciário.

ANEL VÁRIO

O Trecho Norte será interligado ao Rodoanel em março de 2018, mas somente em novembro os 3,6 quilômetros da alça que o ligará ao Aeroporto de Guarulhos ficará pronta. Ao todo, quatro consórcios e empresas se dividem nos seis lotes com frentes de trabalhos distintas. São 4.315 funcionários atuando diretamente nas obras.

Após dois anos, *A Tribuna* voltou a percorrer o Lote 2 (4,8 quilômetros), considerado o mais adiantado. Dois túneis, que juntos somam um quilômetro de extensão, já foram abertos. Os seis viadutos e as duas pontes também foram erguidos e hoje passam por acabamentos, como a construção de muretas de proteção e aplicação de asfalto.

As projeções indicam que todo o Trecho Norte receberá um tráfego médio de 70 mil automóveis e 44,3 mil caminhões por dia. Assim como os demais, ele será administrado pela iniciativa privada, por meio de concessão. A exploração, entretanto, deverá ser decidida até o próximo ano, por licitação.

O anel rodoviário

TRECHO NORTE
Entrega prevista:
Março de 2018
44 km

As projeções indicam que o Rodoanel Norte atingirá, nos primeiros anos de operação, tráfego médio de 30 mil automóveis e 18,3 mil caminhões por dia entre a Dutra e a Rodovia Fernão Dias. Entre a Rodovia Fernão Dias e a Av. Raimundo Pereira (início do Trecho Oeste), o tráfego projetado é de 50 mil automóveis e 26 mil caminhões por dia

CONSTRUÇÃO: DERSA

49% DA OBRA JÁ REALIZADA

PREVISÃO DE ENTREGA
PARA ALÇA DO AEROPORTO
novembro de 2018

592
PROCESSOS DE
DESAPROPRIAÇÕES
557 foram judicializados (84%)

4.129
RETIRADAS POR
OCUPAÇÃO IRREGULAR

1.943 optaram pelo recebimento de unidade habitacional
2.186 pelo recebimento de indenização habitacional

R\$ 1.843.745.127,95
GASTO COM DESAPROPRIAÇÃO

R\$ 157 milhões
GASTO COM FAMÍLIAS

O presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, considera necessário estudar uma alternativa: o Trecho Oeste do Rodoanel. O tráfego demonstra a defasagem das projeções. Ele defende a construção de vias marginais entre as rodovias Castelo Branco e R. Tavares e, até mesmo, a avaliação de uma alça externa, que poderia formar um traçado para o anel

Trecho Leste reduziu tempo de viagem em 30%

Aberto ao tráfego por completo há um ano e quatro meses, o Trecho Leste do Rodoanel de São Paulo reduziu em 30% o tempo de viagem entre a Baixa da Santista e o Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos. A operação da rodovia pela iniciativa privada é avaliada positivamente pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Atualmente, trafegam diariamente 28 mil veículos ao longo dos 43,5 quilômetros do trecho – a previsão inicial era receber, por dia, até 24 mil veículos. Dessa média, de acordo com a concessionária SPMar, 70% corresponde ao tráfego de passeio e, o restante, o comercial, que deixaram de acessar as vias urbanas de São Paulo.

“Essa ligação é importante

em termos logísticos por conectar o maior aeroporto do País, o Aeroporto de Cumbica, com o maior porto do País, o Porto de Santos, sendo responsável por uma intensa movimentação de carga”, fala a Agência Reguladora. Os benefícios, entretanto, somam-se aos demais trechos (Oeste e Sul).

Dados da Artesp mostram que, no ano passado, passaram pelo Rodoanel 28,3 milhões de veículos comerciais, o que gera média de 2,3 milhões por mês. O número é superior ao registrado em 2014, quando foram registrados 27,992 milhões de veículos comerciais (média mensal de 2,332 milhões).

Para o Estado, a concessionária tem atendido aos parâmetros estabelecidos em

Ocorrências

A autopista também registrou índices reduzidos de ocorrências ao longo de um ano (julho/2015 a junho/2016). Por dia, foram 0,75 acidentes, ou um acidente a cada 31 horas e 42 minutos. Neste universo, dos 277 fatos registrados neste período, pelo menos 91% tiveram vítimas ilesas e somente uma morte ocorreu.

contrato. No entanto, isso não afasta a penalização pelo atraso na entrega das pistas, abertas ao tráfego entre as rodovias Imigrantes e Ayrton Senna (38 km) em julho de 2014 e, o res-

tante, até a Presidente Dutra (5,5 km), em junho de 2015.

PENALIDADES

O atraso da obra, prevista para ser finalizada por completo em março de 2014, pode gerar multa de R\$ 63 milhões aos cofres da SPMar. Em modelo inédito, a empresa conseguiu em 2011 o contrato de concessão para a construção em 36 meses e, posteriormente, gerir o Trecho Leste por, pelo menos, 32 anos.

“A construção do Trecho Leste do Rodoanel, maior obra viária do País nos últimos anos, marcou um paradigma na parceria entre o poder concedente e uma concessionária, pois uma única empresa ficou responsável pela desapropriação, construção e obtenção da licen-

ça ambiental, do início ao fim”, fala a empresa.

A SPMar justifica o atraso na obra aos entraves na liberação de licenças e de imprevistos a partir do projeto inicial. A rodovia foi construída em exatos 47 meses – 41% mais rápido que a média dos outros trechos do Rodoanel, de acordo com a empresa. Ao todo, foi investido R\$ 4,6 bilhões, custeados pela iniciativa privada.

A concessionária apresentou recursos às penalidades, previstas em contrato. A Agência Reguladora informa que os procedimentos para aplicação de sanções ainda estão em andamento sob análise técnica e jurídica, e não deu prazo para que o valor final fosse divulgado e aplicado. (JCP)

TRECHO OESTE
Entregue em 2002
32 km

Pedágio: R\$ 1,90

Inaugurado em 2002, interliga as rodovias Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Régis Bittencourt. A via passa por sete cidades, entre elas, São Paulo

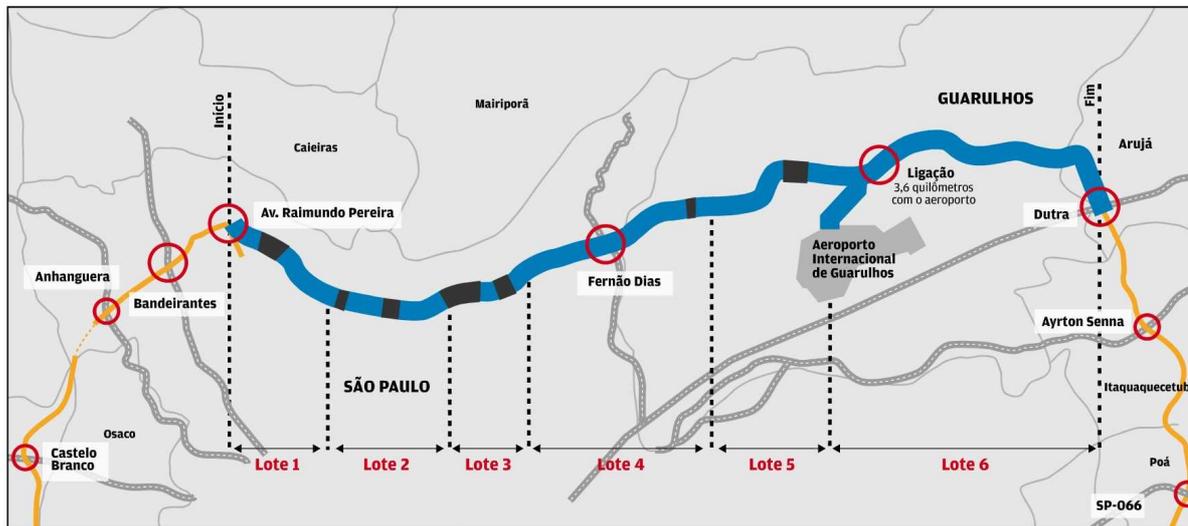
8,1 bilhões de reais é o custo da implantação do Trecho Norte do Anel Rodoviário de São Paulo

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

da Região Metropolitana de São Paulo

Anel viário já apresenta sinais de esgotamento



Após 14 anos de uso e antes mesmo do anel viário estar completo, o Trecho Oeste do Rodoanel de São Paulo, o primeiro a ser construído, apresenta sinais de esgotamento. A informação é do presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço. Entre as soluções, estão a segregação do tráfego e a mudança no matriz de transporte no Estado.

Precisou uma década de abertura ao tráfego para que motoristas que utilizam o trecho pudessem ficar parados no congestionamento ao longo dos 32 quilômetros. "O ponto mais crítico está entre as rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares, onde a gente precisa começar a pensar em alternativas, talvez uma via externa", destaca Laurence.

O problema, na avaliação do presidente da estatal, está no excesso de veículos urbanos que utilizam a via para se deslocar entre as cidades e bairros por onde passa o Trecho Leste. Por isso, ele considera necessária a construção de marginais para segregar o tráfego e, assim, desafogar o trânsito principalmente nos horários de pico pela manhã e à noite. Trata-se de uma alternativa mais extrema.

O atraso nas obras e adiantamentos sucessivos na entrega dos trechos foi o responsável pelo esgotamento de parte do Rodoanel, antes mesmo de sua conclusão. A avaliação é do professor da Faculdade de Engenharia Civil da Universidade de Campinas (Unicamp), Creso de Franco Peixoto, que concorda com as alternativas da Dersa.

Ele explica que o erro de gestão no Trecho Oeste foi ter permitido a construção de alças de acesso para tráfego local ao longo das pistas. "O Rodoanel tem característica de ser uma via isolada de mobilidade, para agilizar os deslocamentos voltados para longas distâncias. Não é certo que o tráfego de deslocamento urbano utilize as pistas".

Para Peixoto, a solução definitiva está no equilíbrio na matriz de transporte no Estado - opinião também sugerida por Laurence. Se estivesse pronto, o Ferroanel (anel ferroviário de São Paulo) poderia levar aos trilhos grande parte da carga que, não só fica parada nos congestionamentos nas pistas, como também colabora para o trânsito em vias estaduais e urbanas, prejudicando a mobilidade. (JCP)

VALOR DA OBRA
R\$ 4,1 bilhões



VALOR DO EMPREENDIMENTO
R\$ 8,1 bilhões

Além das obras, compõem o empreendimento: compensações ambientais, desapropriações, reassentamentos, interferências, projetos, supervisão, gerenciamento, comunicação e obras complementares



Lote 1
Consórcio Mendes Jr/IsoluxCorsán
634 trabalhadores
6,42 quilômetros de extensão
13 viadutos e 2 túneis

Lote 2
OAS
1.253 trabalhadores
4,88 quilômetros de extensão
6 viadutos, 2 pontes e 4 túneis

Lote 3
OAS
738 trabalhadores
3,62 quilômetros de extensão
2 viadutos e 4 túneis

Lote 4
Acciona
829 trabalhadores
9,10 quilômetros de extensão
35 viadutos, 2 pontes e 2 túneis

Lote 5
Consórcio Construcap/Copasa
588 trabalhadores
7,9 quilômetros de extensão
13 viadutos e 2 túneis

Lote 6
Acciona
273 trabalhadores
11,6 quilômetros de extensão
12 pontes e 21 viadutos

TRECHO LESTE
Entregue em 2014
43,5 km

Pedágio: R\$ 3,20

É considerada a principal ligação entre o Porto de Santos e o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Segundo dados da concessionária, ao ser interligado ao Trecho Sul, o tempo de viagem reduziu em 30% entre esses dois pontos, oferecendo maior agilidade na locomoção de cargas

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/AT

TRECHO SUL
Entregue em 2010
61,4 km

Pedágio: R\$ 2,40

Inaugurado em 2010, interliga as rodovias Régis Bittencourt, Anchieta e Imigrantes. A via passa por sete cidades, até o entroncamento com a Avenida Papa João XXIII, em Mauá

interfere na para a para o já vistas. ginais apoio e uma novo viário