



Rodovia Governador Doutor Adhemar Pereira de Barros (SP-340), popularmente conhecida como Campinas-Mogi, compõe a Rota da Mogiana

Leilão da Mogiana é positivo, mas não integra logística de SP, diz técnico

“Privatizações precisam ter em vista a intermodalidade, formando uma malha que torne a economia paulista competitiva”, aponta

Por Raquel Valli e Eduardo Maschio

O leilão da Rota Mogiana, marcado para às 14h desta sexta-feira (27) na B3 (popularmente conhecida como Bolsa de Valores paulista). A concessão prevê modernizar 520 quilômetros de rodovias estaduais, que cortam 22 municípios, incluindo Campinas (SP) e administração pela iniciativa privada. O contrato é de 30 anos, e o valor é da ordem de R\$ 9,3 bilhões. A resolução é positiva do ponto de vista pontual, mas não resolve as questões estruturais logísticas do Estado de São Paulo, segundo especialista do setor.

Especificações técnicas

De acordo com o contrato, 217 quilômetros terão que ser duplicados; 138 terão que dispor de terceiras faixas; 96 de marginais terão que ser implantados/ e ou reformados; 59 passarelas construídas; e 135 pontos de ônibus instalados.

Entre outros aspectos, o plano contempla ainda a duplicação de trechos nas estradas SP-350, SP-344 e SP-215, somada à construção de mecanismos de proteção viária e sistemas de luz em áreas com densida-

de populacional. As cláusulas contratuais determinam também a implementação da tecnologia de cobrança automática sem barreiras físicas, as denominadas Free Flow. A concessão impacta diretamente 22 municípios e cerca de 2,3 milhões de pessoas.

Avanço insuficiente

Mas, “essas privatizações precisam ter em vista a intermodalidade, formando uma malha de uma infraestrutura que torne a economia paulista competitiva”, afirma o mestre em Planejamento Urbano, Ayrton Camargo e Silva, ex-diretor da Emdec (autorquia responsável pelo trânsito campineiro) e docente da PUC-Campinas.

“Está privatizando rodovia? Com que objetivo? Por melhor que seja o projeto, por melhor que sejam as boas intenções, - vamos duplicar aqui, vamos fazer mais segurança lá, vamos corrigir o traçado, tá tudo muito correto -, mas há que se pensar em uma malha, em uma infraestrutura que articule ferrovia, rodovia, dutovia”, acrescenta. “Nunca vejo uma discussão de privatização de rodovia associada à definição do papel na construção de uma infraestrutura logística que articule, que integre

várias modalidades para fazer o custo do transporte cair e, conseqüentemente, a produção econômica de São Paulo ser cada vez mais competitiva”, pontua o professor.

Melhorias já realizadas

Questionadas a respeito pelo **Correio da Manhã**, a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (SPI) e a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) pontuam que “o Governo de SP possui hoje o maior programa integrado de infraestrutura em mobilidade do país”.

A nota cita obras pontuais, que integram empreendimentos, mas sem justificativas objetivas necessárias. “Com políticas voltadas ao incremento da integração regional, da logística e do desenvolvimento, o Governo de São Paulo está comprometido com iniciativas que conectam regiões, encurtam distâncias, potencializam o escoamento da produção, fortalecem rotas comerciais e impulsionam a economia e a geração de emprego e renda no Estado de São Paulo”.

Segue citando itens díspares, que integram localidades, mas não o Estado como

um todo: “na atual gestão, são mais de R\$360 bilhões destinados a projetos estratégicos que estão sendo tirados do papel. Um exemplo de grande impacto para a economia da baixada santista e paulista é o túnel Imerso Santos-Guarujá, que virou realidade após mais de cem anos de idas e vindas. O projeto da terceira pista da Imigrantes, a conclusão do Rodoanel e novas concessões rodoviárias fortalecem a região como rota do desenvolvimento da economia paulista e escoamento da produção do PIB nacional”.

O comunicado informa também que “as iniciativas integram o programa SP pra Toda Obra, que contam com investimentos de R\$ 30,5 bilhões, o maior da história do Estado” e que “as iniciativas de mobilidade, contudo, não se limitam às rodovias”.

Cita que “no transporte sobre trilhos, São Paulo conduz o maior ciclo de expansão ferroviária de sua história: o SP nos Trilhos, que organiza, de forma integrada, projetos de metrô, trens metropolitanos, trens intercity (TICs) e VLTs, conectando a Grande São Paulo, o interior e o litoral, com foco em mobilidade, desenvolvimento econômico e redução de desigual-