



Palácio dos Bandeirantes, sede do Executivo paulista, resalta os avanços já conquistados



Mestre em urbanismo e professor Ayrton Camargo e Silva

dades regionais”.
Exemplifica que “já são cerca de 40 projetos estruturados ou em estruturação, somando mais de 1.000 km de novos trilhos, R\$ 190 bilhões em investimentos e potencial geração de 150 mil empregos diretos e indiretos. Somente no TIC Eixo Norte – Campinas–São Paulo são R\$ 14,2 bilhões, sendo investidos para ligar Campinas a Capital em menos de 60 minutos”.
Para Camargo e Silva, entretanto, embora todas essas obras sejam de fato positivas, o primordial mesmo é “ter um projeto de eficiência econômica para o Estado inteiro, para que a produção industrial seja competitiva nos mercados internacionais, tendo uma infraestrutura logística eficiente para cada tipo de modo de transporte, e não privatizações sem exigências de investimentos que melhorem a matriz logística estadual”.
Ainda de acordo com o professor, o que existe de concreto atualmente “é uma coleção de obras isoladas em cada modal”. Para o mestre em urbanismo, “privatizar por privatizar é pequeno, é limitado,

é míope, eficiente em aspectos específicos, mas com desprezo à eficiência de toda uma infraestrutura”.
Já para a gestão Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP), “a política de infraestrutura paulista está estruturada a partir de uma visão integrada de logística, com foco na intermodalidade e na racionalização do transporte de cargas e passageiros”.
O comunicado segue afirmando que “o Estado vem executando o Plano de Logística e Investimentos (PLI), que orienta a organização dos modais de forma complementar, definindo vocações técnicas e estratégicas para rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e dutovias, com o objetivo de reduzir custos logísticos, ampliar a competitividade da produção paulista e promover uma matriz de transporte mais equilibrada e eficiente”.
Quanto ao modal hidroviário, especificamente, aponta que “o Governo de São Paulo tem avançado com investimentos estruturantes na Hidrovia Tietê-Paraná” e que “as obras atualmente em execução contam com investimento estimado em

“Há que se pensar em uma malha, em uma infraestrutura que articule ferrovia, rodovia, dutovia”
Ayrton Camargo e Silva

“No transporte sobre trilhos, São Paulo conduz o maior ciclo de expansão ferroviária de sua história”
Governo de SP

mais de R\$ 315,3 milhões”, já superando “93% de avanço físico, com entrega prevista para este ano”.
Sustenta também que “a iniciativa integra o Plano Estratégico Hidroviário, que está em desenvolvimento, e que pretende estabelecer diretrizes para ampliação da capacidade operacional, modernização de eclusas, segurança da navegação e incremento do transporte de cargas pelo sistema, com o objetivo de fortalecer o papel da hidrovia como alternativa logística competitiva para o escoamento da produção,

sustentável e complementar aos demais modais”. Finaliza, afirmando que “não atua de maneira isolada em relação às rodovias, mas conduz uma política estruturada de integração modal, com planejamento técnico, investimentos coordenados e visão de longo prazo, voltada à construção de uma infraestrutura conectada, inteligente e capaz de sustentar o desenvolvimento econômico paulista”.

Benefício ao usuário

De acordo com o governo de São Paulo, a nova concessão prevê uma redução de 29% na tarifa do pedágio de Jaguariúna, que passará de R\$ 17,60 para R\$ 12,55.
A praça terá o maior desconto entre todas as contempladas no novo contrato. Ainda de acordo com o Executivo paulista, também haverá diminuição nas tarifas de Águas da Prata (–27%), Estiva Gerbi (–26%), Espírito Santo do Pinhal e Itobi (–20%), Casa Branca (–13%), Mococa (–9%) e Aguai (–5%).
A diminuição decorre de uma nova metodologia de padronização da tarifa por quilômetro rodado, que estabelece cobrança proporcional, fazendo com que o usuário pague apenas pelo trecho efetivamente percorrido.

Outro aspecto apontado é de que motoristas frequentes poderão obter descontos progressivos de até 20% ao mês por pórtico, enquanto motociclistas continuam isentos. A concessão determina ainda que novos pontos de cobrança só poderão entrar em operação após a execução das melhorias obrigatórias iniciais, sob fiscalização da agência reguladora responsável.

Envelopes

Quatro empresas estão interessadas e apresentaram propostas. São elas: Azevedo e Travassos; EPR; MC Brasil (do Fundo Mubadala); e Motiva - antiga CCR Auto-BAn (Autopistas Bandeirantes e Anhanguera). O processo exige que a primeira colocada apresente garantias financeiras e comprove requisitos técnicos e jurídicos para a assinatura da concessão.
Caso a documentação seja rejeitada ou a capacidade operacional não receba validação, a administração pública convoca as concorrentes subsequentes para assumirem o projeto, conforme a ordem de classificação. A republicação do edital ocorreu no início deste ano após o Palácio dos Bandeirantes incorporar ajustes técnicos derivados de sugestões colhidas em audiência pública.

Ideia

O projeto da Rota Mogiana faz parte dos 1.800 quilômetros de rodovias qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP). O escopo inclui aproximadamente 382,85 quilômetros que atualmente estão sob administração do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP) e da concessionária Renovias. Na região, essas estradas cortam Campinas, Artur Nogueira, Espírito Santo do Pinhal, Estiva Gerbi, Holambra, Jaguariúna, Mogi Guaçu, Mogi Mirim e Santo Antônio de Posse. Em setembro do ano passado, o governo aprovou a modelagem e a autorização para publicação do edital. A decisão foi tomada em conjunto com o Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas (CGPPP) e com o Conselho Diretor do Programa de Desestatização (CDPED).