

RELATÓRIO CONCLUSIVO DOS ESTUDOS TÉCNICOS DO PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE Nº 001/2022 DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAPETINGA, ESTADO DE MINAS GERAIS.

Autor: Tarcísio Dias Maciel – Engenheiro Civil e Advogado

I) INTRODUÇÃO

As PPPs (Parcerias Público-Privadas), as medidas de desestatização e a matriz de concessões de serviços públicos modernamente se constituem em uma janela de Overton, onde uma gama de políticas públicas passam a ser consideradas aceitáveis no clima atual da opinião pública.

A União Federal já não consegue investir em infraestrutura. O nível de investimento público é de apenas 0,5 % do PIB, o menor da história.

E o equilíbrio fiscal tem que ser preponderante e o futuro do progresso passa pelas Parcerias Público-Privadas e pelo investimento pesado em infraestrutura sem oneração do erário e sem comprometimento do equilíbrio fiscal.

É neste contexto que apresento os presentes estudos para a concessão do trecho da rodovia CMG 393.

II) CONTEXTUALIZAÇÃO

Após a realização de ESTUDOS TÉCNICOS PRELIMINARES realizados pelo IIPP (Instituto de Integração de Políticas Públicas) foi lançado o Edital de Chamamento Público do Procedimento de Manifestação de Interesse Nº 001/2022, com a finalidade de ELABORAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS DESTINADOS À CONCESSÃO DO TRECHO DA CMG-393 DO KM 0 (QUILÔMETRO ZERO) ATÉ O KM 5,0 (QUILÔMETRO CINCO), DE TITULARIDADE TRANSFERIDA DO ESTADO DE MINAS GERAIS PARA O MUNICÍPIO DE PIRAPETINGA PARA IMPLANTAÇÃO DE UMA VIA ALTERNATIVA PARA O TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS, A EVITAR QUE ESTES VEÍCULOS PASSEM PELO INTERIOR DA CIDADE COM A GESTÃO, MANUTENÇÃO, ADEQUAÇÃO, REFORMA E AMPLIAÇÃO DOS SISTEMAS VIÁRIOS AFETOS, TUDO CONFORME AS LEIS MUNICIPAIS NÚMEROS 1.865/2021 E 1.866/2021.

Inicialmente, este autor foi credenciado na forma do referido edital e nesta oportunidade apresenta para a apreciação do Grupo de Trabalho Executivo (GTE), nomeado pelo Decreto Nº 020/2022, os presentes estudos.

Ressalto que a solução encontrada para solucionar a questão do trânsito, mormente de veículos pesados, que impactam a sede do Município de Pirapetinga, Estado de Minas Gerais, se constitui em conceder, inicialmente, o trecho de 5 Km da BR-393 (CMG-393), conforme Lei Estadual Nº 13.723/2000 e a execução de um contorno rodoviário para que o fluxo de trânsito seja desviado da área urbana da cidade, em atendimento expresso ao comando das Leis Municipais Nº 1.865/2021 e Nº 1.866/2021.

Após estudos realizados, considerando que uma parcela considerável do custo a ser bancado pela tarifa de pedágio se constitui nos investimentos das obras do contorno rodoviário, optei por apresentar a seguinte rota para a implantação da alça de desvio do trânsito, aproveitando-se tanto quanto possível as vias vicinais, de forma a causar menor impacto social, econômico e de intervenção no meio ambiente (Figura 01).

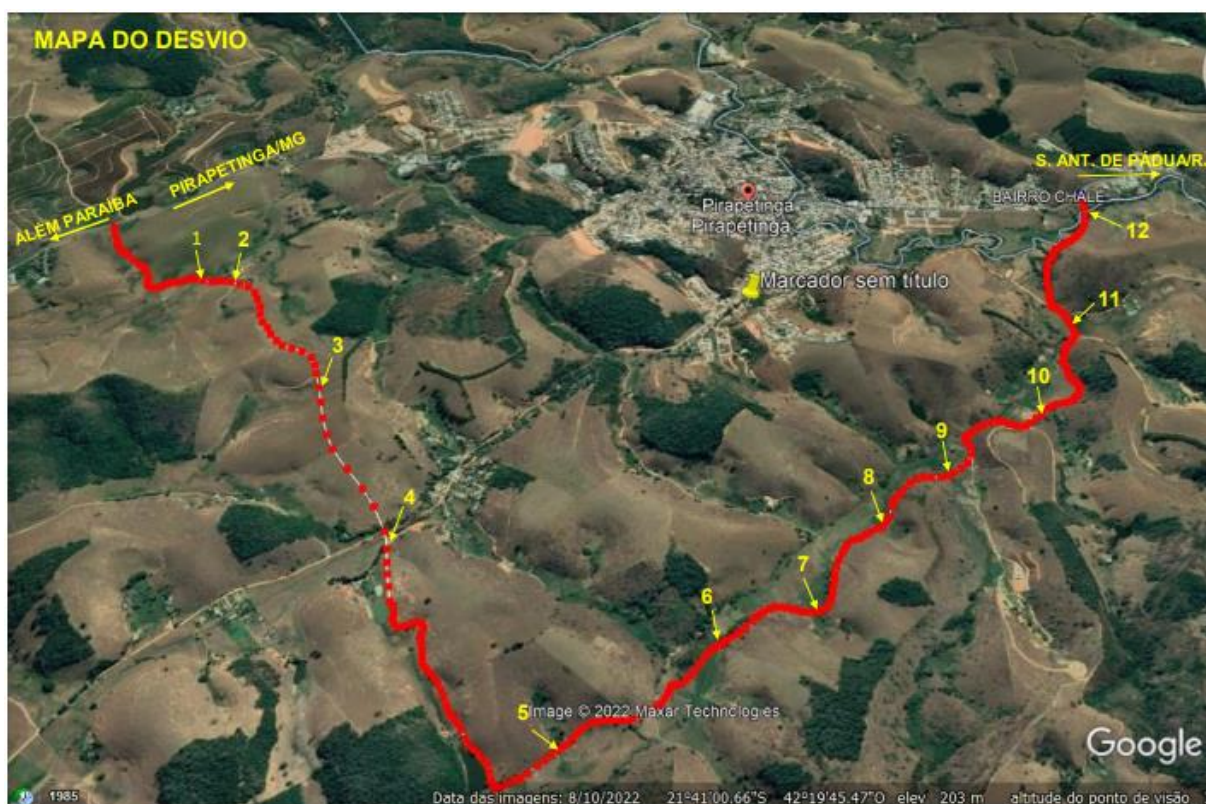


Figura 01. Proposta de contorno rodoviário para limitação do trânsito de veículos pesados no Centro do município de Pirapetinga – MG (Fonte: Google Earth).

Apesar de haver entendimento bem firmado no STJ acerca da possibilidade de instituição de pedágios em vias urbanas, há ainda questionamento de tal proceder em face dos munícipes destas áreas, sendo certo que em diálogo com a equipe do governo municipal, entendi que a melhor solução será o patrocínio pelo Município de Pirapetinga da imunidade/isenção do pagamento pelos seus munícipes dos valores de pedágio, considerando para este patrocínio a própria arrecadação em ISS sobre os valores pagos de pedágio, como fonte majoritária deste patrocínio e a renúncia a considerável valor de aporte financeiro de outorga fixa por parte da concessionária.

III) ROL DOS ESTUDOS REALIZADOS

III. I) Modelagem jurídica

Como modelagem jurídica, será adotada a concessão com patrocínio, no formato inicialmente apresentado como opção nos estudos preliminares do IIPP (Instituto de Integração de Políticas Públicas), com alterações críticas fundamentadas na seguinte experiência:

- a) Contrato Nº 01/98 do Estado do Espírito Santo, Concessão de Serviços Públicos da Rodovia do Sol;
- b) Plano de outorga para concessão das BRs 163/MT/PA e 230/PA, da ANTT;
- c) No caderno executivo do projeto de concessão das rodovias BR-158 e BR-426, da Secretaria de Infraestrutura do Estado do Mato Grosso do Sul;
- d) No Contrato de Concessão Nº 01/2019 da ANTT, Concessão de Rodovia Federal;
- e) No Programa de Exploração da Rodovia BR-393/RJ, trecho da divisa MG/RJ e entroncamento da BR-116 (Via Dutra), bem como na Proposta Comercial do consórcio vencedor.

III. II) Diretrizes para elaboração dos estudos econômico-financeiros

Foram considerados os estudos realizados pelo economista Sergio Wilson Xavier de Souza e as planilhas de custos a cargo do Engenheiro Jorge Luiz dos

Santos, CREA/RJ Nº 2001736436 que apontam um valor de investimento de R\$ 76.990.352,85 (setenta e seis milhões, novecentos e noventa mil, trezentos e cinquenta e dois reais e oitenta e cinco centavos), além dos custos dos serviços com a securitização, conforme parâmetros obtidos como paradigma os estudos de adequabilidade, viabilidade do programa de seguros da MAPFRE Seguros para a concessão do Lote 03 da Rodovia BR-393/RJ, trecho divisa MG/RJ.

Também o referido engenheiro coordenou os estudos em face da carga de veículos, em diálogo institucional com a Secretaria Municipal de Transportes, considerando inclusive a sazonalidade.

III. III) Estudos de Impacto do Meio Ambiente

Os impactos ambientais relacionados à atividade de infraestrutura classificada como contorno rodoviário, conforme Decreto Federal nº 8.437/2015, que regulamenta o disposto no art. 7º, inciso XIV, alínea “h”, e parágrafo único da Lei Complementar nº 140/2011, estabelecendo as tipologias de empreendimentos e atividades cujo licenciamento ambiental será de competência da União, deverão ser avaliados através de processos de regularização ambiental junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e à Agência Nacional das Águas (ANA), que definirão os estudos ambientais necessários para implantação da infraestrutura supracitada.

De acordo com o trecho previsto, com extensão aproximada de 8,4 Km, estão envolvidas, em sua maioria, frações consolidadas de estradas vicinais do município, frações menores de estradas a serem criadas em áreas de pastagem, pequeno fragmento de vegetação a ser suprimido, além de passagens de pequenos cursos d'água e construção de uma ponte sobre o Rio Pirapetinga que ligará o contorno rodoviário à RJ-186.

IV) MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS

Sugiro adotar como medidas mitigadoras, até que haja possibilidade de implementar a execução da obra do contorno rodoviário e a concessionária presente em sua proposta um conjunto de medidas visando ordenar o caótico

trânsito pesado na vias urbanas do município, contratando empregados para interagir com os agentes de trânsito em um monitoramento de 24 horas e criação de uma equipe de manutenção preventiva e corretiva dos danos ao piso de rolamento até que, também, possa ser implementada obra de execução de nova pavimentação com consórcio com a concessionária COPASA.

Como medidas compensatórias, visando o desenvolvimento institucional da Secretaria Municipal de Transportes e Departamento de Trânsito, sugiro:

- a) Treinamento dos atuais agentes de trânsito;
- b) Futura implantação de uma guarda civil municipal;
- c) Equipar o Departamento de Trânsito Municipal com equipamentos e veículos, visando o seu desenvolvimento.

V) FUTURAS INTERAÇÕES EM MOBILIDADE URBANA

Apesar dos presentes estudos não contemplarem os investimentos para a solução do trânsito com destino à empresa Smurfit Kappa Pirapetinga e à empresa Haropel Indústria de Papéis LTDA, sugere-se à administração municipal estudos complementares para possível implantação de via alternativa de acesso.

VI) TRABALHO TÉCNICO SOCIAL

A intervenção proposta não afetará aglomerações urbanas, nem povoamento rural, com desalojamentos e realocação de pessoas, razão pela qual o trabalho técnico social será realizado pela assistente social da Secretaria de Desenvolvimento e Habitação como formalidade legal e sem afetar as conclusões destes estudos.

VII) VETOR DE DESENVOLVIMENTO

A escolha da rota do contorno rodoviário, além de buscar uma menor intervenção nas propriedades rurais, busca também apresentar um vetor de desenvolvimento para o município que inadequadamente se expande na área limítrofe do estado do Rio de Janeiro.

VIII) CONCLUSÕES

São essas conclusões que apresento, além dos anexos que montam 2.087 páginas que fazem parte integrante do presente relatório.

Pirapetinga, 28 de dezembro de 2022.

Tarcísio Dias Maciel
Advogado e Engenheiro Civil