

NOTA TÉCNICA / FINDES - Vitória, 13 de agosto de 2018.

Autor: Romeu Rodrigues, MSc.

Promotor: FINDES – COINFRA

Assunto: **BR 262 – A URGÊNCIA DA DUPLICAÇÃO**

Sumário: Esta Nota Técnica analisa o processo de duplicação da BR 262 no Estado do Espírito Santo. Identifica a importância dessa rodovia para as populações mineira e capixaba, especialmente quanto ao fluxo turístico, de carga para os portos e de produtos que abastecem a população da região metropolitana de Vitória. Diagnostica o estágio do processo de duplicação da rodovia e demonstra a grande necessidade de sua continuação, inclusive para reduzir o grande número de acidentes em suas pistas. Por fim, sugere as ações necessárias de órgãos e instituições envolvidas para que o processo seja bem-sucedido.

Palavras chaves: duplicação de rodovia, acidentes de trânsito.

Fig. 1 – Imagem do início das obras de duplicação da BR 262



Foto: Reprodução/TV Gazeta

I – INTRODUÇÃO

A BR-262 é um eixo rodoviário transversal que começa no litoral em Vitória e vai Corumbá, próxima à divisa com a Bolívia, interligando quatro estados brasileiros: Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul.

Ela passa por importantes regiões do Sudeste e do Centro Oeste, como a Região Serrana Capixaba, a Serra do Caparaó, parte do Triângulo Mineiro e o fértil cerrado sul mato-grossense, cruzando cidades como Venda Nova do Imigrante, Manhuaçu, Belo Horizonte, Araxá, Uberaba e Campo Grande.

A BR 262 tem uma extensão de 195,5 km no estado do Espírito Santo, 999,8 km no estado de Minas Gerais, 316,7 km no estado de São Paulo e 783 km no estado de Mato Grosso do Sul. Nalguns trechos ela é substituída ou é coincidente com outras rodovias, como entre Nhandeara e Ilha Solteira e entre Betim e João Monlevade.

No Espírito Santo, ela tem papel fundamental no escoamento da produção agropecuária, além de grande tráfego de turistas tanto no sentido da praia quanto no da Região Serrana. Através dela, boa parte do café exportado pelo ES e pela região de Manhauçu chega aos portos capixabas. O mesmo acontece com hortifrutigranjeiros que suprem os supermercados da capital.

II – RODOVIA PERIGOSA

Entretanto, a rodovia é considerada das mais perigosas do país, devido a seu relevo fortemente ondulado e montanhoso e as medições de fluxo de tráfego indicando que em alguns momentos ela opera acima de sua capacidade e oferece nível de serviço em que o fluxo é instável e é exigida concentração extremamente alta do motorista, que não tem nenhuma liberdade para escolher a velocidade. Em muitos pontos, as manobras de mudança de faixas para ultrapassagem só são possíveis quando forçadas. O conforto e a conveniência são péssimos.

E o percentual de acidentes nessa estrada causados pela deficiência estrutural se iguala ao daqueles causados por ingestão de álcool.

Em recente estudo deste autor que analisa dados compilados de arquivos da Polícia Federal e do DNIT pela CNI – Confederação Nacional da Indústria – no documento ACIDENTES NAS RODOVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS, o número de acidentes devidos a ultrapassagem indevida em pista simples 7,4 vezes maior que seu número em vias com pista dupla.

Esse grande número de acidentes, associado à operação da rodovia em um nível de serviço acima de sua capacidade, indica a urgente necessidade de sua duplicação.

III – DUPLICAÇÃO DA BR 262 – TRECHO DE VIANA A VITOR HUGO

A BR 262 no Espírito Santo teve no Edital 0365/14-00 do DNIT, lançado em 2014, prevista a contratação integrada de empresa para elaboração de projeto básico e executivo de engenharia e execução das obras para duplicação de rodovia e restauração da pista existente e obras-de-arte especiais (Lote Único Rodovia BR-262/ES Trecho Vitória/ES – Divisa ES/MG Subtrecho Entr. BR-101(B) – Entr. ES-146/470 Segmento Km 19 ao Km 71,72 **Extensão 52,62 Km**. Código PNV 262BES0070 – 262BES0110. Prazo de Execução: 600 dias).

Foi vencedor, para a duplicação desses 52,62 km de extensão, entre Viana (Nutriave) e Vitor Hugo (km 19,1 ao km 71,72), o Consórcio ATERPA – SERVENG – MAIA MELO, com o valor de R\$ 510.000.000,00 (quinhentos e dez milhões de reais) a preço inicial (P0) e sua contratação homologada em outubro de 2014. O Contrato TT 952/2014 foi assinado em 13/11/2014 e iniciado em 01/12/2014, na modalidade de Regime de Contratação Integrada. Cada quilômetro duplicado e restaurado está orçado em aproximadamente R\$ 10 milhões.

O Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental foram elaborados pela EcoPLAN Engenharia Ltda., contratada pelo DNIT, responsável pelas obras.

Em 21/12/2018, a Diretoria do DNIT decidiu pela avocação de competência da SR/ES para a Sede do DNIT, em Brasília/DF, visando à condução do processo de licenciamento ambiental das obras de duplicação na rodovia BR-262/ES.

A elaboração do projeto básico pela contratada e a obtenção das licenças ambientais pelo DNIT somente permitiram que o início efetivo do processo de duplicação em junho de 2018.

São 7 km liberados para as obras, que vão do “Bufalo Bill” ao Trevo de Paraju (do km 50 ao km 57). Esse trecho tem previsão de término em dezembro de 2018 e tem verba de R\$ 80 milhões disponível no orçamento desse ano.

A contratada estima a entrega do projeto básico de mais 15 km até agosto de 2018, para providência das licenças ambientais pelo DNIT, prevendo, pois, a realização de mais 15 km em 2019 (do km 57 ao km 71,7).

É, assim, necessária do Governo Federal a liberação de pelo menos R\$ 150 milhões no Orçamento da União para a duplicação desses 15 km, entre o Trevo de Paraju e Vitor Hugo, em 2019. E que a verba restante para a complementação dos 52 km previstos no contrato seja garantida nos orçamentos dos próximos anos. Até a conclusão, a bancada deverá garantir os recursos via emenda impositiva no Orçamento da União, sob pena de a interrupção das obras por falta de verba vir trazer mais prejuízos aos cofres públicos, como pagamentos de horas paradas e mobilização e desmobilização em duplicidade.

Faz-se, pois, necessário o engajamento do Governo do Estado do Espírito Santo juntamente com a Bancada Federal e da sociedade capixaba como um todo para garantir:

- Celeridade por parte do DNIT na preparação dos documentos necessários ao processo de licenciamento das próximas etapas previstas no contrato.
- Celeridade do IEMA na emissão das licenças e autorizações ambientais.
- Diligência da Bancada Federal para inserir no orçamento de 2019 verba de R\$ 150 milhões para continuidade das obras.

IV – CONTINUAÇÃO – TRECHO DE VITOR HUGO A PEQUIÁ

Foi elaborado o ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA pela MRS Estudos Ambientais Ltda. em julho de 2015 relativo ao restante da estrada no Estado do Espírito Santo, dividido em três lotes, conforme trechos a seguir, extraídos do referido estudo:

“O fragmento da rodovia em estudo se inicia na localidade de Vitor Hugo, km 71,72, no Município de Marechal Floriano. Seu fim se dá após a passagem sobre a ponte do rio José Pedro na divisa dos estados do Espírito Santo e Minas Gerais, nas proximidades da cidade de Pequiá, pertencente ao estado do Espírito Santo. A extensão total estimada obtida pelo estaqueamento é de 124,58 km.

O Lote 1 parte do km 71,72 na região denominada Victor Hugo, passando pela cidade de Venda Nova do Imigrante e percorrendo até o km 111,60 na cidade de Conceição do Castelo, contendo uma extensão total de 39,88 km. Nesse fragmento da rodovia foram projetadas quatro seções tipo fora o túnel na Variante da Tapera.

Fig. 2 – Perfil Tipo 1

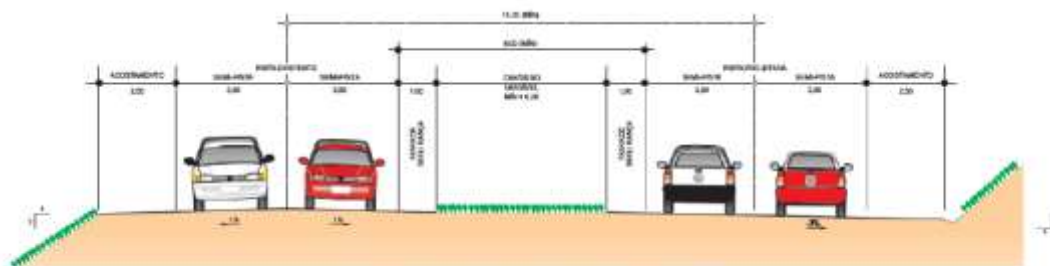


Figura 3 - Seção Tipo 1 - Pista Dupla
Fonte: Maia Melo Engenharia (2014)

Fig. 3 – Seção de túnel

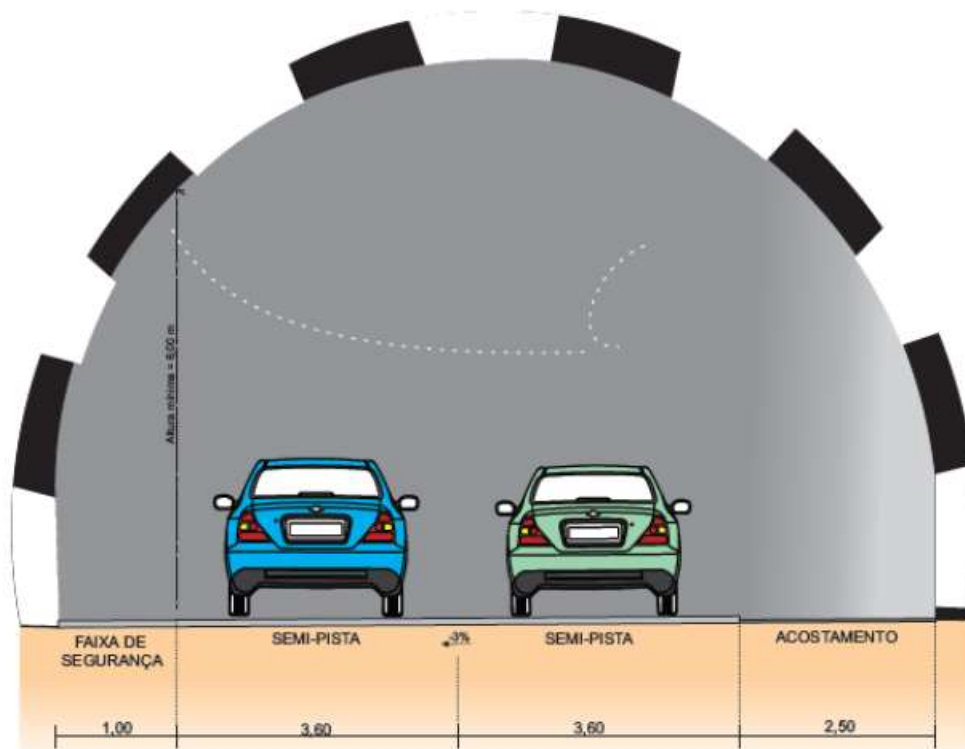


Figura 7 - Seção Tipo Túnel - Pista Dupla

Fonte: Maia Melo Engenharia (2014)

O Lote 2 se inicia no município de Conceição do Castelo no km 111,60 e segue por 45,95 km até Ibatiba no km 157,55, no percurso cruza os municípios de Muniz Freire e Brejetuba, além da Serra do Castelo onde demandou um estudo de traçado à parte, denominado Variante do Castelo.

O Lote 3 tem início no km 157,55 à altura da estaca a 4.291+8.379 do eixo locado para os estudos topográficos, na cidade de Ibatiba, o Lote 03 se estende por 38,75 quilômetros até o distrito de Pequiá, no município de Iúna no estado do Espírito Santo, onde se encontra o fim do empreendimento. Tal lote incide na variante denominada Castelo e conta com quatro sessões tipo que atenderão às necessidades demandadas.

O valor estimado para o empreendimento é da ordem de R\$ 1.300.000.000,00 (Um bilhão e trezentos milhões de reais).”

Logo, para a continuação da duplicação até a divisa do Espírito Santo, é mais uma vez necessário o engajamento para garantir:

- Que o DNIT apresente cronograma factível das obras dos trechos que somam 124,58 km.
- Que o DNIT providencie toda a documentação necessária e solicite ao IEMA o licenciamento ambiental dessa extensão.
- Que o IEMA na emita as licenças e autorizações ambientais pertinentes.
- Que a Bancada Federal se mobilize para inserir nos orçamentos dos próximos anos as verbas que devem totalizar ao final R\$ 1,3 bilhão.

V – CONCLUSÃO

O Espírito Santo precisa muito que a BR 262 – um dos dois grandes eixos rodoviários que cruzam o Estado – seja duplicada, a fim de prover a capacidade de tráfego exigida pelas cargas a caminho dos portos e do abastecimento da região metropolitana de sua capital e também pelo fluxo de turistas nos dois sentidos, tanto praia quanto montanhas.

E tão importante quanto elaborar os projetos e obter os licenciamentos ambientais necessários é garantir verbas no Orçamento da União suficientes em volume e ajustadas aos cronogramas, de forma a não se ter interrupções com os conhecidos prejuízos que elas causam.

VI – REFERÊNCIAS

BRAGA, M. et al. 2018. Acidentes nas Rodovias Federais Brasileiras. Confederação Nacional da Indústria (CNI).

DNIT, 2018. PNCT. Disponível em <<http://servicos.dnit.gov.br/dadospnct/ContagemContinua>>. Acesso em 25/06/2018.

MANUAL, Highway Capacity. Highway capacity manual. Washington, DC, p. 11, 2000.

SETTI, José Reynaldo et al. Adaptação do HCM 2000 para análise da capacidade e do nível de serviço em rodovias de pista simples no Brasil. Transportes, v. 19, n. 2, p. 66-78, 2011.

IEMA, RIMA, 2010/2017. Duplicação da BR 262/ES. Disponível em <https://iema.es.gov.br/Media/iema/Downloads/RIMAS/RIMAS_2010/2017.05.19%20-RIMA_BR_262ES.pdf>. Acesso em 13/08/2018.

IEMA, Estudo de Impacto Ambiental – EIA – Volume I – Tomo I, 2015. Disponível em <https://iema.es.gov.br/Media/iema/CQAI/EIA/2015/DUPLICA%C3%87%C3%83O%20BR%20262/VOL_I_TOMO_I_FINAL.pdf>. Acesso em 13/08/2018.