

Resgate aéreo em rodovias pode ser um novo negócio

Aviação

João José Oliveira
De São Paulo

Nos últimos cinco meses o setor de aviação, em especial o segmento de helicópteros, trabalhou para que o resgate aéreo entre na lista de serviços obrigatórios de operadoras de rodovias no Estado de São Paulo. Esse serviço vem sendo prestado pela Polícia Militar, mas empresas privadas veem uma possibilidade para novos negócios.

De olho no primeiro ciclo de renovações dessas concessões, após 20 anos de contrato, representantes do setor de aviação dizem que o uso de helicópteros pode acelerar o atendimento de emergência nas estradas. Mas, até agora, os contratos vencidos e já renovados neste ano não trazem a obrigatoriedade de resgate aéreo.

Segundo a Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), os serviços de primeiros socorros e atendimento pré-hospitalar realizados pelas concessionárias de rodovias estaduais de São Paulo têm suprido as demandas, nos 8,3 mil km concedidos, para 22 concessionárias. Segundo a agência, desde 2000, o índice de mortos caiu 57%, houve uma redução de 33% no índice de feridos e mais uma diminuição de 39% no total de acidentes.

O serviço de resgate aeromédico nas rodovias paulistas é tarefa exclusiva da Polícia Militar, utilizado quando solicitado pela Polícia Militar Rodoviária em caso de urgência. "Esses casos são bastante raros na malha concedida", informa a Artesp.

Nos contratos de concessões das rodovias paulistas há uma exigência explícita para que o atendimento emergencial seja de até 10 minutos para a chegada ao local do acidente, e, depois, de até 20 minutos para o transporte ao hospital.

"O problema é que para cumprir esses indicadores as concessionárias, que são privadas, acabam solicitando helicópteros da Polícia Militar, que deixam de fazer atividade-fim, de segurança pública, para resgatar acidentados em rodovias privadas", diz o Carlos Eduardo Falconi, coronel veterano (aposentado) da PM e consultor da Associação Brasileira da Aviação Geral (Abag). Esta entidade reúne empresas da aviação executiva como companhias de taxi aéreo (entre elas, Icon, Lider e TAM AE) e revendedoras de aeronaves.

Ele cita o caso do goleiro reserva do Guarani, de Campinas, Wallace Ribeiro Barato, que morreu após acidente de veículos na Rodovia dos Bandeirantes, próximo à cidade de Limeira, em janeiro deste ano. "Tiveram que acionar o [helicóptero] Águia de Campinas, que abandonou uma ocorrência policial, foi buscar um médico e por isso levou 40 minutos para chegar ao local do acidente na rodovia", conta Falconi.

São Paulo tem hoje, em média, um helicóptero aeromédico dedicado para cada 14 milhões de habitantes, sendo apenas três aeronaves dedicadas — e todas pertencentes à PM, que utilizam 11 bases. No total, o Estado tem 23 helicópteros e equipe de 110 pilotos.

Segundo Falconi, São Paulo deveria ter pelo menos 45 helicópteros dedicados para conseguir a taxa média ideal, de 1,5 aeronave por 1 milhão de habitantes. Isso colocaria o Estado mais perto do que ocorre na Alemanha, por exemplo, que tem área semelhante ao território paulista. "Lá, são operados 125 helicópteros dedicados, num total de 74 bases", diz.

O presidente da Abag, Flavio Pires, diz que esse tema sempre esteve em pauta no setor, mas não havia como discutir o assunto pois os contratos não previam o uso dos helicópteros. "Agora, com as renovações das concessões, a gente tenta sensibilizar as autoridades". Segundo ele, as rodovias de São Paulo registram 800 mortes e 30 mil vítimas com sequelas por ano, sendo que 60% dos casos ocorrem a até 60 km de São Paulo. "O resgate aéreo dedicado poderia reduzir esses números", diz.

Desde maio deste ano, as concessões que venceram ou ainda estão por vencer no Estado de São Paulo somam quatro contratos. As duas primeiras são a Vianorte, cuja transição para a Entrevias ocorreu no dia 18 de maio, e a Autovias, cuja transição para a ViaPaulista deve ocorrer entre dezembro deste ano e janeiro de 2019.

A transição se dá quando uma estrada que está sob concessão de uma empresa é transferida para a gestão de outra empresa que ganhou a licitação mais recente.

Tem ainda a Tebe, para a qual Artesp aguarda a publicação do acórdão da recente decisão favorável à agência sobre aditivo contratual

da concessionária. Com a decisão, foi instituída a Comissão de Devolução do Sistema Rodoviário que está avaliando os prazos e condições da malha da Tebe. A partir de sua instauração, publicada no "Diário Oficial" de 4 de maio, a comissão tem seis meses para finalizar os relatórios. A Artesp, então, poderá pronunciar-se sobre a data de encerramento do contrato.

A Artesp tem ainda a Centrovias, com previsão de encerramento de contrato em junho de 2019, na qual foram iniciados estudos para relicitação do trecho.

Segundo o coronel veterano da PM, o resgate aéreo não foi incluído nas primeiras concessões paulistas porque o governo estadual queria a exclusividade desse serviço. "Seria uma forma para justificar a compra desses equipamentos para o Estado", conta.

Em 2011, o governo de São Paulo chegou a abrir licitação para quatro helicópteros, em processo que foi vencido pela Airbus, dona da Helibras. "A empresa começou a produzir, mas o governo paulista cancelou a licitação. No fim, o Ceará acabou comprando um helicóptero e a Bahia comprou outro", disse Falconi. "Hoje, a PM continua prestando o resgate quando solicitada, mas sem qualquer contrapartida por parte das concessionárias."

A Abag reconhece que a exigência de resgate aéreo nas concessões de rodovias em São Paulo demanda custos — pelo investimento em mais um serviço, que pode ser contratado das empresas de resgate aéreo já existentes, e também por outras despesas, como para formação de pilotos e paramédicos.

A Portaria nº 2.048, de 2002, do Ministério da Saúde, que regula como é feito o atendimento pré-hospitalar, exige a presença de um médico no local da ocorrência, diferentemente de regulamentos nos Estados Unidos e na França, por exemplo, onde é aceita a presença inicial apenas de um paramédico — mas que precisa também ter formação específica.

Procurada, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) informou que o socorro médico nas rodovias concedidas vem sendo realizado pela estrutura de apoio existente nas condições previstas nos contratos de concessão, que tem metas rígidas relativas ao tempo e procedimentos de atendimento.

“Uma eventual instalação de estruturas de apoio com helicópteros será mais onerosa para o sistema e vai impactar nas tarifas de pedágio. No entanto, como acontece em todo contrato de concessão de rodovias, a decisão sobre o tema cabe aos poderes concedentes federal, estaduais ou municipais”, diz, em nota, Flavio Freitas, diretor superintendente da ABCR, que reúne 59 empresas. Elas atuam em 12 Estados do país e operam 19 mil km de rodovias, ou 9,3% da malha rodoviária pavimentada.

Segundo a Artesp, as concessionárias de rodovias paulistas investiram quase R\$ 100 bilhões nos últimos 18 anos, empregam 20,2 mil funcionários e realizaram 24,4 milhões de atendimentos a usuários.