

# TRANSPORTES



Nova pista descendente da Rodovia dos Imigrantes, administrada pela Ecovias

ABCR / Divulgação

# Preço salgado para rodar macio

Por **Manoel Schlindwein**, de Brasília

**Q**uem viaja pelos 9,8 mil quilômetros de rodovias brasileiras que foram entregues às concessionárias privadas quase não tem o que reclamar do estado de conservação. Segundo uma pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), 84,2% dos trechos de rodovias privatizadas são considerados bons ou ótimos, enquanto 80,3% da extensão das estradas sob controle estatal ficam nas categorias regular, ruim ou péssimo. Mas o conforto sai caro, especialmente para quem transporta cargas. O caminhoneiro que percorre os 740 quilômetros da rodovia que vai de Foz do Iguaçu a Paranaguá, por onde é escoada boa parte da safra de grãos da região Centro-Oeste, no volante de um veículo de seis eixos desembolsa 297 reais nos pedágios, apenas em um sentido de direção. Um carro de passeio pagará 56 reais. Desde que o Programa de Concessão de Rodovias Federais foi implantado, em 1995, o preço das tarifas de pedágio subiu muito acima da inflação, como mostra um texto para discussão elaborado pelos pesquisadores Ricardo Pereira Soares e Carlos Álvares da Silva Campos, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O aumento real da tarifa de pedágio nas rodovias federais privatizadas variou de 43,5% acima da inflação na Dutra, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, a 59,7% na rodovia Rio-Juiz de Fora (BR-040). Para efeito de comparação, foi usado o Índice de Preços

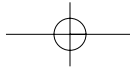
Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada mostra que o valor dos pedágios nas rodovias federais privatizadas chegou a subir 60% acima da inflação acumulada desde 1995

ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Fipe), da Faculdade de Economia da Universidade de São Paulo. O reajuste do pedágio foi ainda mais salgado nas rodovias Bandeirantes e Anhangüera, entregues ao setor privado pelo governo estadual paulista, pois cresceu 113% acima da inflação medida pela Fipe desde agosto de 1994, segundo informação da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística).

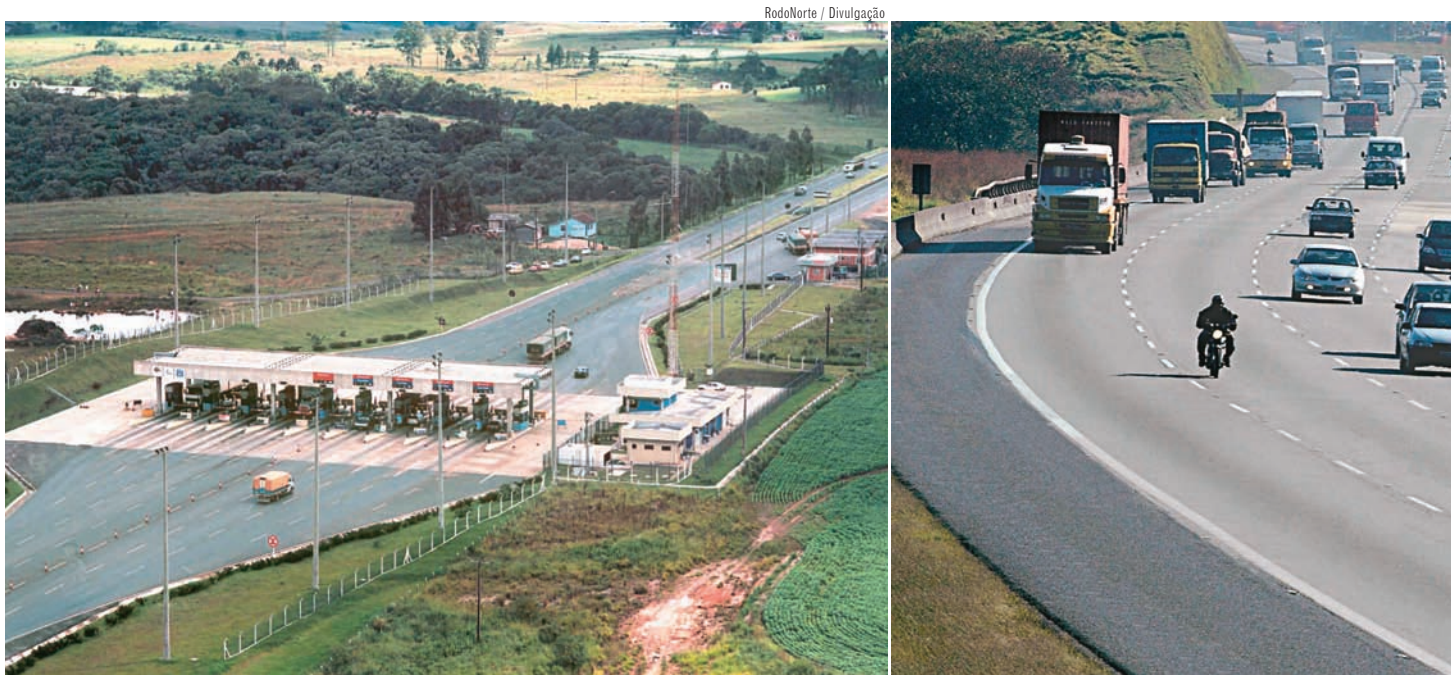
**Controle** Na avaliação dos pesquisadores do Ipea, os contratos de concessão das rodovias garantem o equilíbrio econômico-financeiro das operadoras, mas os usuários foram prejudicados, pois o princípio da modicidade das tarifas não foi aplicado e não existe nenhum mecanismo legal de controle dos reajustes das tarifas de pedágio. Os contratos de concessão permitem a elevação das tarifas para compensar os aumentos de custos operacionais. Também possibilitam a revisão das tarifas cobradas em razão de eventos fortuitos,

como alteração de tributos, por exemplo, e eventos externos ao contrato que tornam sua execução onerosa para o contratado.

Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a competitividade da economia fica prejudicada pelo elevado custo dos pedágios nas estradas privatizadas, uma vez que o transporte rodoviário responde por 60,5% do movimento de carga no país (veja gráfico na pág. 26). A entidade, que reúne 29 federações e 341 sindicatos ligados ao setor de transporte, informa que as praças de pedágio estão concentradas em cerca de 10 mil quilômetros de rodovia em apenas sete estados, justamente por onde circula a maior parte da produção brasileira. O alto custo do pedágio nas rodovias privatizadas acaba sendo repassado para quem transporta carga nos caminhões das 40 mil empresas de transporte e dos 350 mil transportadores autônomos existentes no Brasil, de acordo com a CNT, que geram cerca de 6,5% do Produto Interno Bruto brasileiro. Das 321 praças de pedágio existentes no país (veja tabela na pág. 28), 297 estão em rodovias



## Existem 321 postos de pedágios no país, distribuídos por cerca de 10 mil quilômetros



Houve melhora na qualidade das estradas depois da privatização, como se vê nas fotos da Rodovia dos Bandeirantes, em São Paulo, mas os pedágios poderiam ser

privatizadas. Existem apenas 24 praças de pedágio em rodovias públicas controladas pelos estados: 19 em São Paulo, três no Rio Grande do Sul, uma no Ceará e uma na Mato Grosso do Sul.

**Reajustes** A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), entidade que congrega as empresas do setor, defende a política de reajuste das tarifas, pois permite manter a qualidade das rodovias sob concessão, como explica seu presidente, Moacyr Duarte. Além disso, argumenta Duarte, grande parte dos usuários não paga pedágio nas rodovias

sob concessão porque usa atalhos para escapar, onerando as tarifas para quem não foge das praças de cobrança. Apenas 10% dos veículos que trafegam pelos 402 quilômetros da Dutra, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, pagam pedágio, segundo pesquisa realizada pela Tectran, empresa de consultoria em engenharia contratada pelo Grupo de Trabalho Permanente da Rodovia Presidente Dutra, formado pela concessionária Nova Dutra e pelos representantes dos transportadores rodoviários de carga. O trajeto da rodovia tem muitas entradas e saídas, com rotas não lineares, e permite que os condutores de veículos evitem as praças de pedágio.

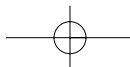
Outra agravante é que, em vez de levar em conta o volume de tráfego que circula nas rodovias, o cronograma de manutenção é definido nos contratos de concessão. “Mesmo que o tráfego diário médio não atinja o projetado, a concessionária é obrigada a realizar o investimento, com o ônus financeiro respectivo, causando uma tarifa de pedágio maior do que aquela que poderia ser efetivamente praticada”, afirma Duarte, presidente da ABCR. Ele também reclama da elevada carga tributária, pois 25,4% do valor arrecadado nas cabines de pedágio vai para o pagamento de impostos, segundo dados do próprio Ministério dos Transportes. “O poder público transferiu

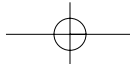
### Predomínio das rodovias

Composição do transporte de cargas no Brasil

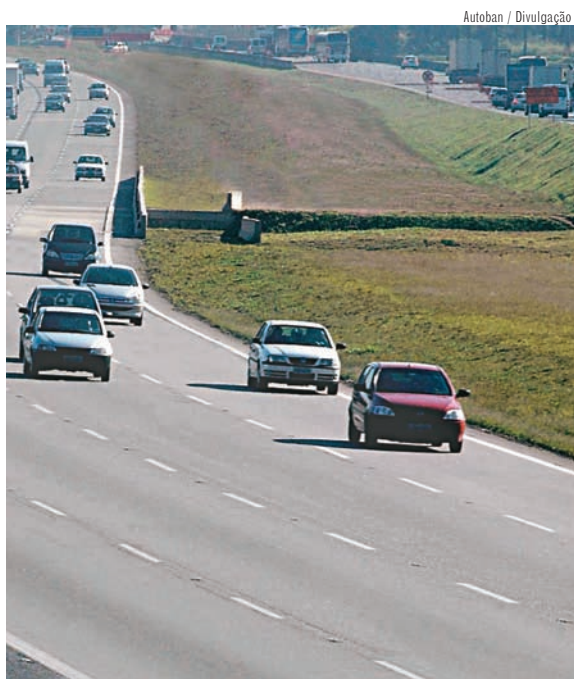


Fonte: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit)





de estradas, dos quais 297 estão em rodovias privatizadas



Autoban / Divulgação



ABCR / Divulgação

mais baratos se fossem adequados ao fluxo de veículos

## São Paulo é o destaque na privatização

O debate sobre a concessão de rodovias públicas para o setor privado esquentou a partir de 1995, quando o governo federal transferiu o controle da ponte Presidente Costa e Silva, que liga o Rio de Janeiro a Niterói, para a iniciativa privada. Quem assumiu foi a empresa Ponte S.A., que faz parte da Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), que administra os 13,2 quilômetros da ponte, nos quais foi contabilizada a passagem de 24 milhões de veículos em 2004. Entre agosto de 1996 e outubro de 1997, o governo federal concedeu cinco rodovias para a administração da iniciativa privada, totalizando 856,4 de quilômetros. Alguns governos estaduais foram muito mais ousados na concessão de rodovias ao setor privado. São Paulo, o recordista, transferiu quase 4 mil quilômetros para as concessionárias, seguido de Paraná, que destinou cerca de 2,5 mil quilômetros (veja tabela ao lado).

Em meados de dezembro, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a autorização dos editais de licitação da segunda etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, que inclui oito trechos ao longo de seis estados brasileiros, entre eles as rodovias Fernão Dias (BR-381, São Paulo–Belo Horizonte) e Régis Bittencourt (BR-116, São Paulo–Curitiba). Os editais de convite para participação devem ser publicados em janeiro deste ano.

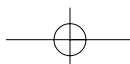
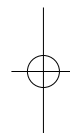
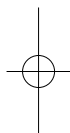
A maior das 36 empresas ligadas à Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) é a CCR, que, além da ponte Rio-Niterói,

controla as empresas que operam as seguintes rodovias: Autoban (Bandeirantes e Anhangüera, em São Paulo), Nova Dutra, Via Oeste (quatro estradas na região oeste de São Paulo), Rodonorte (480 quilômetros de rodovias no Paraná) e Via Lagos (que liga o Rio de Janeiro às cidades da região de Cabo Frio, no norte do estado). Os 9,8 mil quilômetros de rodovias privatizadas representam 6,1% da malha rodoviária pavimentada existente no Brasil.

### A malha rodoviária privatizada (em quilômetros)

	Simples	Dupla	Total
São Paulo	1.369,6	2.589,4	3.959,0
Rio Grande do Sul	2.355,8	121,4	2.477,2
Paraná	1.912,1	584,7	2.496,8
Rio de Janeiro	278,4	285,5	563,9
Bahia	170,8	46,3	217,1
Espírito Santo	17,5	50,0	67,5
<b>Total</b>	<b>6.104,2</b>	<b>3.677,3</b>	<b>9.781,5</b>

Fonte: Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)



## O governo do estado de São Paulo, seguido do Paraná, foi o que mais avançou na concessão

### Liderança paulista

Número de praças de pedágio

- Rodovias federais
- Rodovias estaduais

**Total 39**

**São Paulo 153**

**Rio Grande do Sul 57**

**Paraná 52**

**Rio de Janeiro 12**

**Espírito Santo 4**

**Ceará 2**

**Bahia 1**

**Mato Grosso do Sul 1**

Fonte: NTC Logística

### O valor do pedágio

(tarifa em reais por quilômetro percorrido)

Áustria	0,44
Reino Unido	0,28
França	0,27
Estados Unidos	0,12
<b>Brasil</b>	<b>0,07</b>

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

para os usuários o ônus da rodovia, como está ocorrendo no mundo todo, mas, no Brasil, transformou o negócio em fonte de receita tributária”, observa Duarte.

O valor do pedágio cobrado nas rodovias federais sob concessão é justificado



Nova pista da Rodovia dos Imigrantes, que liga São Paulo à Baixada Santista, construída pela Ecovias; e

por Fábio Duarte, diretor do departamento de outorgas do Ministério dos Transportes. “Por que as pessoas não exigem que a luz e o telefone sejam gratuitos? As pessoas reclamam que têm de pagar para rodar nas estradas, mas não fazem o mesmo por outros serviços que lhes são cobrados”, argumenta Duarte, do Ministério dos Transportes. “O Brasil tem o menor preço de pedágio do mundo”, prossegue, pois, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os austríacos pagam 44 centavos de reais por quilômetro rodado, enquanto o custo no Brasil cai para 7 centavos (veja tabela ao lado). De acordo com Duarte, o valor do pedágio varia de rodovia para rodovia. É mais caro em trechos duplicados ou de serra do que naqueles de pista simples em terreno pla-

no, por exemplo. Ele também reconhece que muitos motoristas deixam de pagar o pedágio, o que afeta a rentabilidade das concessionárias privadas. A rodovia gaúcha de Porto Alegre até Osório, no litoral norte do estado, é bloqueada, ou seja, sem saídas, o que garante um bom retorno do investimento, explica Duarte. No outro extremo, a Fernão Dias, que vai de São Paulo a Belo Horizonte, conta com diversos pontos de fuga, dificultando o controle e a definição do local exato de instalação de praças de pedágio.

**PPPs** O trabalho dos pesquisadores do Ipea também manda um sinal de alerta para os gestores públicos que ficarão encarregados de modelar os projetos de infra-estrutura das futuras parcerias pú-

## de rodovias para empresas privadas, totalizando 4 mil quilômetros



Centro de controle operacional da Ecovias, situado na sede da concessionária, no km 28,5 da Rodovia dos Imigrantes

blico-privadas (PPPs). O sistema é diferente do usado nas concessões de rodovias, pois envolve projetos de reduzida viabilidade econômica, de forma que exige o aporte de dinheiro público, embora as obras e a operação fiquem a cargo do setor privado. O temor dos pesquisadores do Ipea é que o interesse comercial prevaleça nas PPPs, com a implicação de um alto custo para os usuários finais. “Os empresários deveriam buscar um sistema equilibrado no longo prazo. Senão isso pode provocar um desgaste tão grande que os usuários acabarão questionando o valor dos serviços e acionarão a Justiça. “Se os usuários se sentirem prejudicados, aumentará a incerteza quanto ao futuro, podendo prejudicar a viabilidade do negócio”, observa Soares, do Ipea.

Há o risco de novos trechos de rodovias construídas por meio das PPPs, pelos governos estaduais ou federais, terem contratos que permitam aumentos reais das tarifas, com impacto nos custos de transporte e reflexo nos índices inflacionários, alertam os pesquisadores do Ipea. A saída, propõem, é manter a relação entre o valor da tarifa inicial e o equilíbrio econômico-financeiro de contratos. Um sistema eletrônico de contagem do número de veículos que trafegarem nas rodovias permitiria aplicar reajustes menores nas tarifas de pedágio se o fluxo for maior do que as projeções feitas na assinatura dos contratos de PPPs. A lógica seria impedir aumentos reais das tarifas nas rodovias operadas por meio das PPPs, uma vez que há participação de recursos públicos. **d**

### Saiba mais:



Agência Nacional de Transportes Terrestres  
[www.antt.gov.br/](http://www.antt.gov.br/)

Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias  
[www.abcr.org.br/](http://www.abcr.org.br/)

Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística  
[www.ntcelogistica.org.br/](http://www.ntcelogistica.org.br/)

Confederação Nacional dos Transportes  
[www.cnt.org.br/](http://www.cnt.org.br/)

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes  
[www.dnit.gov.br/](http://www.dnit.gov.br/)

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
[www.ipea.gov.br/](http://www.ipea.gov.br/)