

## Economia

US\$ 125

MILHÕES. A Vale informou ontem que fechou a venda, para estatal petrolífera de Omã, no Oriente Médio, de 30% da Vale Oman Pelletizing Company. O valor que será pago é de US\$ 125 milhões.

Rodovias. Diminuição poderia ser até maior, caso a imprudência de motoristas não fosse tão grande

## Privatização das estradas pode reduzir mortes em mais de 20%

Dados de rodovias que foram privatizadas mostram que há uma acentuada redução no número de mortes

RITA BRIDI  
rbridi@redgazeta.com.br

■ As melhorias que serão feitas na BR101, com a concessão à iniciativa privada para sua exploração, não acontecerão de uma hora para outra e nem sairão de graça para os usuários da rodovia, que pagarão pedágio. Mas, certamente, contribuirão para aumentar a segurança e reduzir acentuadamente o número de acidentes.

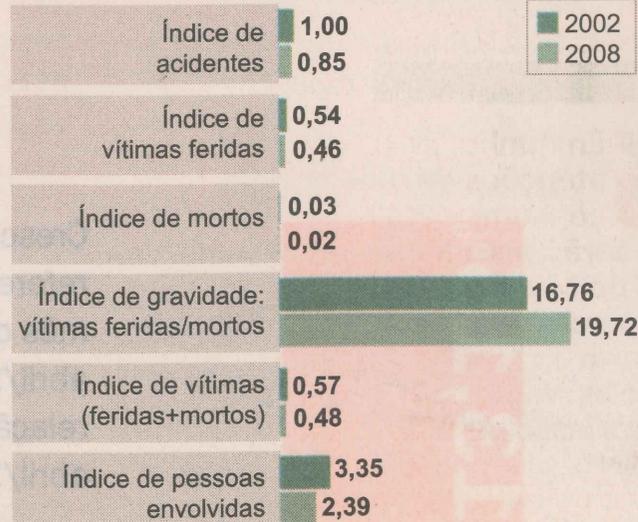
Várias pesquisas mostram o quanto cai o número de tragédias, principalmente com mortes, em rodovias pedagiadas. Elas só não diminuem mais porque esbarram na imprudência: quando a rodovia é muito boa, os motoristas correm muito e também provocam acidentes.

De 2001 a 2006, houve 1,4% a mais de colisões e 21% a menos de óbitos, segundo balanço da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). O presidente da entidade, Moacyr Servilha Duarte, lembra que a quantidade de veículos nas estradas cresceu 31% no mesmo período. Ou seja, o volume de tráfego subiu mais do que o de acidentes, indicando uma redução em termos proporcionais. O mesmo não ocor-

## Melhorias na BR

O custo para atravessar a BR 101 no Estado será alto, mas haverá grande redução de acidentes, como mostra o que ocorreu nas estradas pedagiadas em seis anos.

Índices de acidentes para cada 10 mil veículos - rodovias pedagiadas (antes e depois)



Fonte: ABCR



## O preço

Custo do pedágio (por km rodado) para o usuário utilizar as vias

Concessionária	Custo do pedágio (por km)
Nova Dutra (RJ - SP)	R\$ 0,0861
Concer (RJ-Juiz de Fora)	R\$ 0,1251
CRT (RJ-Teresópolis - Além Par.)	R\$ 0,1516
Concepa (Osório - PA)	R\$ 0,0868
Ecosul (Polo Pelotas)	R\$ 0,0578
Planalto Sul (Curitiba - SC/RS)	R\$ 0,0351
Litoral Sul (Curitiba-Florianópolis)	R\$ 0,0157
Régis Bitencourt (SP-Curitiba)	R\$ 0,0224
Fernão Dias (BH-SP)	R\$ 0,0157
Fluminense (Ponte- RJ/ES)	R\$ 0,0202
Trasbrasiliana (MG/SP - SP/PR)	R\$ 0,0323
Rodovia do Aço (MG/RJ - Dutra)	R\$ 0,0509
Rodosol	R\$ 0,093
BR 101 (teto)	R\$ 0,066



A Gazeta - Ed. de Arte - Gilson

GILDO LOYOLA



## Quando a rodovia é boa, motorista abusa mais

**Excesso de velocidade é o grande responsável pelo número de acidentes não ter uma queda ainda maior**

velocidade, a fiscalização precisa ser mais intensa.

Mesmo com todos os cuidados, a concessionária não tem poder de fiscalização, tarefa que fica a cargo da Polícia

Socioeconômico do Programa de Concessões, publicado em dezembro de 2005 pela Fundação Instituto de Administração (FIA) da Universidade de São Paulo (USP), além da uti-

cessionárias de Rodovias (ABCR). O presidente da entidade, Moacyr Servilha Duarte, lembra que a quantidade de veículos nas estradas cresceu 31% no mesmo período. Ou seja, o volume de tráfego subiu mais do que o de acidentes, indicando uma redução em termos proporcionais. O mesmo não ocorre em rodovias sem pedágio, onde o número de acidentes só cresce. Na BR 101, por exemplo, quantidade cresceu de 3.852 acidentes, em 2008, para 4.383.

O aumento da segurança e a redução de acidentes, com preservação de vidas humanas, são algumas das vantagens apontadas por especialistas. O presidente ABCR lembra que, das 20 melhores rodovias do país, 19 são operadas pela iniciativa privada. "Em todas elas houve redução de acidentes. Melhora a superfície e a condição do pavimento e melhora também a segurança", explica.

Na Rodovia do Sol (ES 060), que foi concedida à iniciativa privada em 1998, a taxa de acidentes teve redução acentuada. O diretor de Operações da Rodosol - a concessionária da estrada - Geraldo Dadalto, disse que a empresa não dispõe dos registros anteriores à concessão, mas assegura que houve redução.

No período de verão - a rodovia é uma das ligações da Grande Vitória com Guarapari -, o número de veículos mais que duplica, mas o número de acidentes, felizmente, não acompanha o crescimento do fluxo. Além da melhoria das condições das pistas, a concessionária mantém todo o trecho de 67,5 km bem sinalizado.

Outra vantagem é que a concessionária - até mesmo por força do contrato - recupera a rodovia e garante manutenção. "A concessionária, depois que faz as obras de duplicação ou recuperação, não deixa a estrada ser degradada e isso é um grande ganho para o usuário", explica. Além da segurança, o usuário tem a seu favor a redução do tempo das viagens.

De acordo com o estudo apresentado na última segunda-feira pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, o custo máximo para atravessar todo o trecho da BR 101, que corta o Espírito Santo, seria de R\$ 31,00. O leilão deve ser realizado em novembro próximo. Pelo estudo, 50% da rodovia deverão estar duplicados nos primeiros cinco anos e 90% em dez anos de concessão.



**TRÁFEGO.** A falta de duplicação na BR 101 é o maior problema

# motorista abusa mais

**Excesso de velocidade é o grande responsável pelo número de acidentes não ter uma queda ainda maior**

■ A redução de acidentes, que poderia ser bem mais acentuada em rodovias pedagiadas, acaba sendo prejudicada pelo excesso de velocidade. Em uma pista duplicada e bem conservada, muitos motoristas aceleram mais do que deveriam e aumentam o risco de acidentes.

Para evitar as altas velocidades, a fiscalização deve ser mais rigorosa, explica o diretor de Operações da Rodosol, Geraldo Dadalto. Mesma opinião tem o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ACBR), Moacyr Servilha Duarte. Com maior

velocidade, a fiscalização precisa ser mais intensa.

Mesmo com todos os cuidados, a concessionária não tem poder de fiscalização, tarefa que fica a cargo da Polícia Rodoviária Federal (PRF). O que a concessionária pode fazer, explica, é cumprir com suas obrigações, de acordo com o que foi estabelecido no contrato de concessão, e colaborar com a PRF.

Na avaliação do presidente da ABCR os três principais fatores que reduzem a insegurança nas estradas são: melhoria e conservação permanente da rodovia, ações de educação no trânsito e boa fiscalização. A concessionária pode fornecer à PRF equipamentos, como radar e balança de pesagem, para melhorar a fiscalização.

De acordo com o Balanço

Socioeconômico do Programa de Concessões, publicado em dezembro de 2005 pela Fundação Instituto de Administração (FIA) da Universidade de São Paulo (USP), além da utilização de tecnologia e da expansão do sistema, com a construção de novas vias, a entrada da iniciativa privada na administração das estradas contribuiu diretamente para o usuário com a melhoria do atendimento pré-hospitalar, que vem diminuindo as consequências dos acidentes com vítimas.

Em 2008, foram realizados 118.343 atendimentos a usuários. Dentro do total, foram 59.181 atendimentos com ambulância. Também foram 1.578.761 atendimentos a veículos, que incluem socorros por falta de combustível, pane elétrica ou mecânica e guinchamentos.

## Obras na BR 101 serão fiscalizadas de perto nos 25 anos

**Caso as cláusulas contratuais não sejam cumpridas, poderá até haver anulação da concessão**

■ De acordo com os estudos para a concessão da BR 101, divulgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nos primeiros dez anos de concessão - o contrato será de 25 anos - 90% da rodovia estarão duplicados. Depois de assinada a licitação, os serviços que a concessionária vencedora se comprometer a fazer, terão mesmo que ser feitos.

Segundo o superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, Mário Mondolfo, a ANTT vai criar uma infraestrutura para acompanhar os trabalhos que terão que ser executados pela concessionária vencedora da licitação da BR 101 no Estado. Quando assinar o contrato, a concessionária passará a ter responsabilida-

des. No contrato há cláusulas que podem até levar à anulação da concessão, caso não sejam cumpridas.

### BÁSICO

Nos seis primeiros meses, após a assinatura do contrato, serão executadas obras básicas como reparos no pavimento e acostamentos, adequação da sinalização, recuperação emergencial de obras (pontes, viadutos) e sistema de drenagem, tratamento da faixa de domínio, realização de estudos de acidentes, dentre outros.

Depois disso, a concessionária poderá iniciar a cobrança do pedágio em cada uma das sete praças que serão implantadas. Em seguida serão feitos os projetos para a duplicação dos primeiros trechos. Mas, para quem tem pressa, é bom avisar que o trabalho é demorado. A elaboração do projeto básico para a duplicação de um trecho e a aprovação do licenciamento demora um ano, no mínimo.

## Maior parte das estradas é mal-avaliada

■ Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), as rodovias brasileiras não possuem a qualidade desejada. O indicador de qualidade mais divulgado é a Pesquisa Rodoviária CNT 2009, realizada em 89.552 quilômetros da malha rodoviária pavimentada do país. Destes, 75.337 km estão sob gestão pública, com a seguinte classificação: 37,7% entre ótimo e bom; 45,8% regular; e 26,4% entre ruim e péssimo. A má qualidade eleva os custos operacionais do transportes em 40,6% do que seriam, em condições ideais.

### Estado ganha

**“O Estado ganha muito, e esse projeto tem de ser valorizado. Acho que é um dos melhores já apresentados pelo governo federal”**

**GERALDO DADALTO**  
DIRETOR DE OPERAÇÕES DA RODOSOL