

AJ14734

DISPARIDADE NOS VALORES ESTÁ NO TIPO DE CONTRATO DE CONCESSÃO

Pedágio da Rodosol é três vezes mais caro que o da BR 101

Novo modelo de concessão adotado pelo governo diminuiu o valor das atuais tarifas

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

O novo modelo de concessão de rodovias adotado pelo governo federal fez com que os novos pedágios sejam muito mais baratos do que os atuais. A diferença é grande. Hoje, por exemplo, o motorista paga R\$ 7,70 para percorrer os 64 quilômetros da Rodovia do Sol, entre Vitória e Guarapari. Já no trecho da BR 101 que vai da divisa do Espírito Santo com o Rio até Niterói, privatizado terça-feira, essa mesma

distância vai custar R\$ 2,25. A cobrança nesse trecho começa a ser feita no segundo semestre do próximo ano.

A resposta para essa disparidade entre os valores está no tipo de contrato. Enquanto nos primeiros modelos de privatização o governo, seja estadual ou federal, exigia que a empresa investisse antes para depois cobrar pelo serviço, nos mais novos é o inverso. As empresas, nos primeiros meses, farão pequenos serviços - como tapar buracos, limpar a via e pintar a sinalização - e já poderão cobrar a tarifa.

"Com a Rodosol tivemos que investir R\$ 180 milhões na duplicação da via para depois de quase dois anos abrir a praça de pedágio. Essas empresas poderão começar a cobrar em cerca de oito meses e, só depois, investir na ampliação e duplicação das vias", afirma o diretor-presidente

da Rodosol, Flávio Amada.

Vale ressaltar, no entanto, que quando a concessão foi repassada para a Rodosol o fluxo de veículos previsto era de 35 mil por dia após 50 anos de construção da ponte. Mas hoje a empresa comemora: são 63 mil veículos que trafegam pelo local todos os dias, o que supera em muito a arrecadação pre-

4,80
3,20
6,40
0,75

DÓI NO BOLSO. O motorista paga R\$ 7,70 para percorrer os 64 quilômetros da Rodosol, entre Vitória e Guarapari. Já no trecho privatizado da BR 101 os mesmos quilômetros vão custar R\$ 2,25. FOTO: GABRIEL LORDÉLLO

vista pela concessionária (veja mais detalhes abaixo).

As novas concessões feitas pelo governo federal incluem sete trechos de rodovias federais, entre elas o trecho da BR 101 que corta o Rio de Janeiro. Nos 320 quilômetros de percurso serão instaladas cinco praças de pedágio, totalizando R\$ 11,25 de cobrança.

O NÚMERO DA PRIVATIZAÇÃO

10 mil

Essa é quantidade de quilômetros de estradas federais e estaduais já privatizadas no país. Com as últimas concessões, esse número aumentou para quase 12,7 mil quilômetros. O número de pedágio passou de 331 para 393 pontos. Em São Paulo, encontra-se a maior concentração de praças de cobrança: 159. Assim como o número de quilômetros concedidos: 3,5 mil.

PARA ENTENDER

■ Concessão

■ **Rodosol.** Feita a partir de um contrato que estabelecia uma injeção direta na duplicação e na ampliação da Rodovia do Sol. A empresa teria que primeiro fazer melhorias para depois começar a cobrar. Enquanto isso, apenas a cobrança na Terceira Ponte era permitida. Foram dois anos de obras

■ **BR 101.** As empresas só começarão a investir em ampliação e duplicação depois de começarem a cobrar pedágios. Nesse primeiros meses eles vão melhorar sinalização, varrer a pista e tapar buracos. Depois implantam as cabines e, já com uma fonte de renda a mais, investem na duplicação

■ Investimento

■ **Rodosol.** A empresa investiu um montante direto

brança de pedágio, ela fará apenas pequenas melhorias

■ **Taxa de retorno (TIR).** Ela determina, em pontos percentuais, a remuneração de um empreendimento e quanto deve ser retornado, anualmente, da quantia que foi emprestada para financiar as reformas da concessão

■ **Rodosol.** No período do contrato ficou acertado um percentual de retorno de 16%. Hoje está em 13,5%

■ **BR 101.** Na nova concessão as empresas terão que retornar um percentual entre 8% e 9% do lucro anual com os pedágios

■ Valor do pedágio

■ **Rodosol.** O motorista que sai de Vitória em direção ao Sul do Estado pelo litoral paga R\$ 1,60 para passar pela Terceira Ponte e mais R\$ 6,10 para chegar a Guarapari

CONCESSÃO DA RODOSOL

■ **1978.** O governador Elcio Álvares contrata a Usimec, sem licitação, por se tratar de empresa pública, para a construção do vão central da Terceira Ponte

■ **Década de 80.** É criada a primeira CPI da Assembleia para investigar desvio de verba nos contratos e obras da ponte e da Rodovia do Sol

■ **1989.** A Companhia de Exploração da Terceira Ponte cede direitos de concessão à ORL, subsidiária da construtora Norberto Odebrecht

■ **1997.** O governo Vitor Buai retoma os direitos de concessão da Terceira Ponte

■ **1998.** A empresa Servix ganha a concessão, criando depois a Rodosol

■ **Década de 90.** A Assembleia cria outras duas CPIs para apurar suspeitas de irregularidades nas obras da ponte, no valor do pedágio e na concessão de exploração

■ **2003.** A quarta CPI é instalada na Assembleia

■ **2004.** CPI termina e aponta uma série de irregularidades, como o atraso na execução das obras do Canal Bigossi

■ **2007.** Um acordo entre o governo e a Rodosol congela por quatro anos o preço do pedágio, e o Estado constrói, por conta própria, o canal

3ª Ponte: 63 mil carros por dia

Fluxo é quase duas vezes maior do que a previsão inicial, que era de 35 mil carros após 50 anos

A Terceira Ponte hoje - quase 20 anos após sua inauguração, em 1989 - tem um fluxo diário de veículos quase duas vezes maior do que a previsão inicial, que era de 35 mil carros após 50 anos de funcionamento. Atualmente, passam pelo local 63 mil

O MOVIMENTO NA PONTE

35 mil era o número de veículos previstos para circular, diariamente, na Terceira Ponte, quando ela completasse 50 anos. Com quase 20, ela já tem um fluxo diário superior a 60 mil

2 mil é a capacidade máxima, por hora, de veículos, em cada faixa da Terceira Ponte nos horários de pico

3,7 mil veículos chegam a trafegar, por hora, em um único sentido da ponte

5,7 mil é o total de veículos que trafegam nos horários de pico, somando os dois sentidos da ponte. A capacidade é de 7,2 mil automóveis

37% é o aumento no número de carros que trafegam entre 7 e 9h e das 17 às 19h, nos dias de semana

50% do fluxo atual da ponte usa a via expressa como opção de saída

carros todos os dias.

Enquanto isso, na Rodovia do Sol, são 30 mil motoristas trafegando, mas apenas 6,5 mil deles passam pelo pedágio. "Um dos motivos do valor ser tão alto", pondera o diretor-presidente da Rodosol, Flávio Almada.

Segundo ele, outro ponto seria a taxa de devolução paga anualmente. "Dos R\$ 42 milhões de lucro anual da empresa, R\$ 17 milhões vão para pagar a taxa e R\$ 25 milhões ficam para investimentos e manutenção".

No contrato, a Rodosol teria

que pagar esse percentual por 13 anos. Onze já se passaram. Mas isso não significa futura redução no pedágio. "Faremos novos empréstimos para ampliação e melhorias".

Já estão em estudo a construção de uma faixa a mais em cada sentido, passando de duas para três; mudança de parte da praça do pedágio para o meio da ponte, em Vila Velha; e o uso de uma mureta central móvel, para aumentar ou diminuir o número de faixas de acordo com o fluxo.

A NOVA CARA DA TERCEIRA PONTE

■ **Praça de Pedágio.** Uma nova praça seria construída no meio da ponte, já no lado de Vila Velha, retirando de cinco a sete cabines da praça atual. O espaço seria construído na altura das ruas Jairo Matos, D. Jorge de Menezes, Castelo Banco e 15 de Novembro. Uma espécie de "apêndice" seria construído, ampliando o número de faixas para comportar todas as cabines

■ **Alças de entrada e saída.** Outra solução em estudo pela Rodosol é a criação de alças de entrada e saída da Terceira Ponte. Essas alças seriam ligadas a vias municipais de Vila Velha e Vitória, funcionando como rotas alternativas às atuais. Provavelmente serão instalados pedágios em cada alça

■ **Mureta móvel.** Outra opção de melhoria no tráfego da ponte na seria a tro-

ca da atual mureta central por uma espécie de divisória móvel, que permitiria diminuir ou aumentar o número de pistas por sentido de acordo com o fluxo de veículos

■ **Aumento do número de faixas.** Dentro do projeto ainda consta a proposta de construir uma terceira faixa para quem sobe, nos dois sentidos. Outro estudo aponta a possibilidade de ampliar essa faixa a mais em cada sentido por toda a extensão a ponte. Para isso, os vãos de sustentação seriam reforçados

■ **Túnel de ligação.** Uma quinta idéia caberia à Prefeitura de Vitória, que desenvolveria uma ligação direta entre a Reta da Penha e a Terceira Ponte, passando pela Praça do Cauê. A praça seria elevada, ou os dois pontos seriam ligados por um túnel

vestiu um montante direto de R\$ 180 milhões, nos primeiros dois anos. Anualmente ela retorna cerca de R\$ 25 milhões para cobrir custos e manter o serviço

■ **BR 101.** A empresa contratada terá que investir R\$ 2,5 bilhões, divididos em 10 anos. Nos primeiros seis meses, antes de começar a co-

6,10 para chegar a Guarapari. Ao todo são R\$ 7,70 apenas para o percurso de ida

■ **BR 101.** Na concessão da rodovia federal, o motorista pagará R\$ 2,25 em cada uma das cinco praças de pedágio para percorrer a divisa entre Espírito Santo e Rio de Janeiro até a ponte Rio/Niterói. São R\$ 11,25 para a ida

Longa espera por obra do Canal Bigossi

Dentro do contrato inicial de concessão da ES 010, entre Vitória e Guarapari, feito com a Rodosol, estava a construção de uma via que ligaria a Terceira Ponte à Rodovia Carlos Lindenberg, através do Canal Bigossi. Mas os anos se passaram, CPIs foram criadas na Assembleia Legislativa, e somente neste ano as obras começaram. Mas, agora, o canal é de responsabilidade do Estado.

Segundo Flávio Almada, diretor-presidente da Rodosol, o motivo seria um ajustamento no contrato de concessão. "Quando o Estado tira um bônus da empresa é necessário equilibrar as contas. Dessa forma, retira-se um ônus", conta.

Almada refere-se como perda de bônus o congelamento no valor do pedágio na Terceira Ponte por quatro anos, e como ônus a construção do Canal Bigossi. "Seria a mesma quantia. Como deixaríamos de receber por um lado, não teríamos como investir do outro. O Estado, então, resolveu assumir o Canal e começou a executar a obra", explica.

TCU manda rever pedágio de rodovias

BRASÍLIA. O Tribunal de Contas da União (TCU) quer saber se os preços dos pedágios cobrados pelas atuais concessionárias de rodovias federais não estão altos demais. Tendo em vista os fortes deságios - de mais de 65% - obtidos no leilão de rodovias federais da terça-feira, o tribunal aprovou ontem determinação para que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresente, em 30 dias, um estudo sobre as cinco atuais concessões federais.

Segundo técnicos do TCU, se verificar que os pedágios estão muito caros, a ANTT poderá pedir uma revisão dos contratos para reduzir as tarifas. Conforme os técnicos, o TCU tomou essa iniciativa devido ao fato de o leilão de novas concessões federais ter registrado forte competição e elevadas taxas de deságio no valor dos pedágios, apesar de a taxa interna de retorno (TIR) ter sido reduzida para 8,95% ao ano. Os técnicos salientaram que as taxas de retorno das concessões federais atuais são bem maiores, ficando entre 17% e 24%.