

Cidades.

Perseguições após assaltos

Dois roubos, praticados em Jardim Camburi, Vitória, e em Itapoã, Vila Velha, acabaram em perseguições. Num caso, ladrão ficou preso em engarrafamento. **Página 14**

EDITORA:
CINTIA ALVES
calves@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8446

agazeta.com.br/cidades



gazetacidades

PEDÁGIO

O 3º MAIS CARO DO PAÍS É NOSSO

Média por 100km administrados pela Rodosol é de R\$ 12,44

ELTON LYRIO
emorati@redgazeta.com.br

O Espírito Santo tem a terceira maior tarifa média de pedágio do país. Para cada 100km do trecho sob a concessão da Rodosol, o valor é de R\$ 12,44. A constatação foi feita em um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apresentado ontem.

Pelos dados, o Estado só fica atrás de Rio de Janeiro, onde essa média é de R\$ 12,93; e de São Paulo, com R\$ 12,76. A média capixaba é maior do que a de todos os Estados, de R\$ 10,87 por 100km.

“No caso do Espírito Santo, é um trecho pequeno e caro, por causa das condições em que o contrato foi firmado”, pontuou o coordenador de infraestrutura econômica

OS VALORES

Pedágio por 100km

■ Médias estaduais

- 1º) RJ: R\$ 12,93
- 2º) SP: R\$ 12,76
- 3º) ES: R\$ 12,44
- 4º) RS: R\$ 9,93
- 5º) PR: R\$ 8,68
- 6º) BA: R\$ 7,24
- 7º) MG: R\$ 6,46

■ Médias gerais

- Rodovias federais no país: R\$ 5,11
- Vias estaduais: R\$ 10,87
- No exterior: R\$ 8,80

do Ipea, Carlos Campos.

A concessão da Rodosol sobre a Terceira Ponte e a rodovia ES 060 começou no final de 1998 e tem prazo de duração de 25 anos. Na época, o preço do pedágio na ponte para um veículo de passeio era de R\$ 0,94 – ho-

Novo atraso na concessão da 101

■ Mais atraso no cronograma de concessão da BR 101: a publicação do julgamento dos recursos apresentados contra o resultado do leilão, prevista para hoje, foi adiada para o dia 27. Esse foi o segundo adiamento neste mês. A assinatura do contrato deve ocorrer em julho.

je, a tarifa é de R\$ 1,80.

O contrato estabeleceu que a empresa passasse a administrar e operar o sistema, do Km 0, na Terceira Ponte, até o Km 67,5, em Meaípe, devendo modernizar e recuperar a ponte, e duplicar a Rodovia do

Sol. Antes, apenas a ponte era gerenciada pela empresa Operações de Rodovias Ltda (ORL).

MODELOS

O estudo também demonstra, segundo o coordenador, a importância dos critérios de seleção da concessionária para o valor que será pago pelo usuário. “A escolha pelo menor valor da tarifa, como faz o governo federal, por exemplo, é a que mais beneficia o usuário”, ressaltou.

Outros modelos adotados no Brasil são o de maior valor de outorga - preço pago pela concessionária para a exploração da via - como adotado no Rio de Janeiro. Já o modelo paulista mescla os dois. (Com a colaboração de Claudia Feliz)

Para Estado e empresa, não basta analisar preço

■ O diretor técnico da Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Estado (Arsi) – que regula as concessões –, Luiz Paulo Figueiredo, afirma que, para traçar uma comparação real entre os valores de pedágio, seria necessário levar em conta vários fatores.

“No Estado, temos, além da rodovia, a ponte, cujo custo de construção e manutenção é maior do que o de uma estrada. Além disso, a concessão traz a inflação desde 1998”, apontou.

Figueiredo relembra que o critério de menor valor da tarifa – na época R\$ 0,94 –

foi usado para escolha da concessionária. Além disso, a empresa teve de arcar com uma dívida do Estado com a construtora da ponte, no valor de R\$ 11 milhões.

A Rodosol não considera adequado e coerente criar um ranking levando em conta apenas a relação valor de pedágio por quilômetro. Ressaltou que, pelo modelo antigo de concessão, teve de investir na via logo nos primeiros anos e que o retorno só se completará nos anos finais. Já os modelos atuais garantem o investimento após a cobrança, o que, segundo a empresa, colabora para redução da tarifa.



VITOR JUBINI