

IMPACTO DA CONCESSÃO RODOVIÁRIA NA REGIÃO DE BAURU/ASSIS/PRESIDENTE PRUDENTE

RESUMO

Este trabalho tenta, de maneira sucinta, descrever e levar entendimento àqueles que ao lerem compreendam o que é uma concessão de rodovias, sua implantação no Brasil, quais seus objetivos, o que justifica adotar este ou aquele modelo de concessão. Faremos, da maneira mais breve possível, um passeio pela história das concessões, desde sua implantação até os dias atuais; em seguida, focaremos especialmente na região de Bauru/Assis/Presidente Prudente; especificamente nos trechos rodoviários compreendidos pelas rodovias SP 225 (Engº. João Baptista Cabral Rennó), pela SP 327 (Orlando Quagliato) e pelo trecho Oeste da SP 270 (Raposo Tavares), trechos estes que foram recentemente concedidos a CART (Concessionária Auto Raposo Tavares), e que totaliza um total de 444 km, denominado de Corredor Raposo Tavares. Nele falaremos sobre os investimentos aplicados pelo concessionário, seu cronograma de obras; sua interação com os municípios limítrofes, o impacto da concessão nestas sociedades que sobrevivem integradas ao “corredor”; sua preocupação e sua ação de preservação e recuperação ambiental, os trabalhos sociais desenvolvidos junto a crianças e adolescentes, as unidades de apoio aos motoristas, socorros mecânicos, sistema de comunicação, unidades de apoio à vida, a expectativa de retorno financeiro, as praças de pedágio, etc. Finalmente emitiremos considerações finais sobre o que acredito e o porquê de condenar ou avalizar o sistema; além de, se é possível, defender um dos sistemas usualmente adotados ou não.

Palavras-chave: 1. Concessão rodoviária; 2. Corredor Raposo Tavares; 3. Pedágios.

ABSTRACT

This paper attempts to succinctly describe and bring understanding to those who read to understand what is a highway concession, its implementation in Brazil, what its objectives, which justifies adopting this or that concession model. Wir werden so kurz wie möglich, einen Rundgang durch die Geschichte der Auszeichnungen, von den Anfängen bis heute, dann werden wir besonders konzentriert in der Region Bauru / Assis / Presidente Prudente, speziell in der Autobahnabschnitte waren die Autobahnen SP 225 (dt. Juan Bautista Cabral Rennó), die SP 327 (Orlando Quagliato) und den westlichen Abschnitt des SP 270 (Raposo Tavares), diese Auszüge, die vor kurzem die CART (Utility Auto Raposo Tavares), die auf insgesamt 444 km beträgt verliehen wurden, genannt Korridor Raposo Tavares. In it we'll talk about the investments made by the dealer, your schedule of works, their interaction with the surrounding cities, the impact of granting those companies that survive integrated to the corridor, his concern and his action to preserve and environmental rehabilitation, social work developed among children and adolescents, the support units to drivers, mechanical aid, communication systems, life support units, the expectation of financial return, the toll plazas, etc.. Finally we will issue final thoughts on what I believe and why we condemn or condone the system, besides, it is possible to defend a system usually adopted or not.

Keywords: 1. Grant Road; 2. Corridor Raposo Tavares; 3. Tolls.

AGRADECIMENTOS

Ao professor mestre Luiz Antonio Ramalho Zanoti, por sua dedicação, sua desenvoltura e sua responsabilidade, que além de indicar fontes e orientar a melhor forma de como fazer, demonstrar amizade e respeito pelo orientando.

Aos amigos de todas as horas, nas melhores e nas piores; Patrícia Melli, grande amiga e a Renata Cristina, que além de filha, foi meu estêo durante os quatro anos transcorridos nestes bancos universitários e, a todos que colaboraram direta ou indiretamente para a realização deste trabalho.

Aos familiares que souberam compreender e dar o apoio necessário nas horas mais difíceis do curso, incentivando, colaborando e suportando, por tantas vezes o mau humor de uma etapa difícil, que com eles foi superada.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao ser mais doce do universo, minha netinha Ana Clara; que num futuro muito próximo, possam nossos caminhos ser pavimentados com nossos melhores sonhos e possamos trafegar por rodovias construídas com amor.

Os loucos abrem os caminhos que depois emprestam aos sensatos.
Dossi, Carlos.

As tartarugas conhecem as estradas melhor que os coelhos.
Gilbran, Khalil.

FICHA CATALOGRÁFICA

OLIVEIRA, Everton Gomes

Impacto da Concessão Rodoviária na região de Bauru/Assis/Presidente Prudente / Everton Gomes de Oliveira. Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA – Assis, 2010.

52f.

Orientador: Luiz Antonio Ramalho Zanoti.

Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis

1. Concessão rodoviária 2. Corredor Raposo Tavares 3. Pedágios

CDD: 658

Biblioteca da FEMA

IMPACTO DA CONCESSÃO RODOVIÁRIA NA REGIÃO DE BAURU/ASSIS/PRESIDENTE PRUDENTE

EVERTON GOMES DE OLIVEIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, analisado pela seguinte comissão examinadora, sob a orientação do prof. Luis Antonio Ramalho Zanoti.

Orientador:

Analizador :

Assis
2010

**IMPACTO DA CONCESSÃO RODOVIÁRIA NA REGIÃO DE
BAURU/ASSIS/PRESIDENTE PRUDENTE**

EVERTON GOMES DE OLIVEIRA

Assis
2010

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

FRN	Fundo Rodoviário Nacional.
FND	Fundo Nacional de Desenvolvimento.
TRU	Taxa Rodoviária Única.
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores.
IULCLG	Imposto Único sobre Lubrificantes Líquidos e Gasosos.
IST	Imposto sobre os Serviços de Transportes Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Passageiros e Cargas.
ICM	Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços.
IVVC	Imposto sobre vendas a varejo sobre combustíveis líquidos e gasosos.
DNER	Departamento Nacional de Estradas Rodoviárias.
DOU	Diário Oficial da União.
FONPLATA	Fundo Financeiro dos Países da Bacia do Prata.
CND	Conselho Nacional de Desestatização.
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre.
ARTESP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo.
ISS	Imposto sobre Serviços.
FIA/USP	Fundação Instituto de Administração da Universidade de São Paulo.
CCO	Centro de Controle operacional.
SAU	Serviço de Apoio ao Usuário.
CART	Concessionária Auto Raposo Tavares.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura	Descrição	Página
01	Atribuições da ARTESP	21
02	Representação gráfica do “Corredor Raposo Tavares”	32
03	Viaturas de apoio ao usuário	34
04	Canaleta de drenagem	36
05	Símbolo da Campanha contra o abuso sexual das crianças	42

LISTA DE TABELAS

Tabela	Descritivo	Página
01	Valor cobrado de ISS, 2000 – 2007, trecho concessionado	23
02	Extensão atingida X número de municípios	25
03	Desoneração do estado 1998 - 2009	26
04	Investimento 1998 – 2009, trecho concessionado	27
05	Pronto-atendimento ao usuário	28
06	Evolução da segurança rodoviária	28
07	Extensão atingida X número de municípios	30
08	Extensão atingida X número de municípios	30
09	Tarifas de pedágio no Corredor Raposo Tavares – jun/10	39

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	CONCEITO	15
3	HISTÓRICO	17
4	AGÊNCIA CONTROLADORA.....	20
5	IMPACTOS SOBRE OS MUNICÍPIOS.....	23
6	ETAPAS DO PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS.....	25
6.1	PRIMEIRA ETAPA.....	25
6.1.1	Recursos investidos.....	25
6.1.2	Obras realizadas.....	26
6.1.3	Modernização	27
6.1.4	Segurança	27
6.1.5	Empregos	28
6.2	SEGUNDA ETAPA.....	28
6.2.1	Socialmente justo.....	30
6.2.2	Programa sócio-ambiental da CART	31
6.2.3	Recuperação emergencial	33
6.2.4	Atividades da CART após 1 ano.....	34
6.2.5	Destino das viaturas cedidas	35
6.2.6	Programação da CART para 2010.....	35
6.3	PEDÁGIOS	38
6.4	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL	40
6.5	PROGRAMA NA MÃO CERTA.....	41
6.6	CAMPANHA DO AGASALHO.....	42
6.6.1	Entidades de seis municípios recebem agasalhos da CART.....	43
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
	REFERÊNCIAS.....	47
	Anexo I.....	49

INTRODUÇÃO

É fato que uma sociedade para poder progredir, movimenta-se em diversas direções; transporta seus bens materiais, de consumo, de diversas formas e meios; para tanto necessita de meios seguros para efetuar este transporte; daí a necessidade de “estradas” rodoviárias, “estradas” ferroviárias, “estradas” fluviais e marítimas; além das “estradas” aéreas. O termo, “estradas” aqui utilizado bem exemplifica a importância deste patrimônio do Estado entregue ao uso da sociedade que é de suma importância para o desenvolvimento da mesma.

Entretanto, atualmente presenciamos a falência do Estado para gerir e manter estas artérias de desenvolvimento que requerem manutenção constante e ampliação permanente. O Estado impossibilitado de atender a demanda delega para empresas privadas estas responsabilidades. Mas, o Estado não pode exigir que a sociedade como um todo pague com mais esta carga tributária, tampouco a empresa assume sem visar lucro. Aí entra a visão de que aquele que utiliza deve pagar pelo serviço e implantam-se as praças de pedágio, um fator desgastante politicamente para os governantes, porém essencial para a sobrevivência do trecho rodoviário ao qual se destina. É com esta arrecadação que o concessionário efetua obras de manutenção, de ampliação e assistência aos usuários que nela trafegam.

O objetivo desta pesquisa é conhecer, de forma ampla e transparente, as informações sobre o Programa de Concessões de Rodovias Federais e, especialmente as estaduais (São Paulo). O processo de implantação iniciou em 1995, com a concessão, pelo Ministério dos Transportes, de 858,6 km de rodovias federais, transferindo para os Estados a responsabilidade sobre manutenção das mesmas, antes federais. No processo de delegação aos estados, para o Rio Grande do Sul foram transferidos 983,5 km de rodovias federais integradas a 674,3 km de rodovias estaduais (também concedidas). Já no Paraná foram transferidos 1.769,8 km de rodovias federais integradas a 581,3 km de rodovias estaduais, que estão sob concessão. Esta parceria entre o governo federal e os governos estaduais deu continuidade ao processo de descentralização das atividades do Estado na área de transporte, transferindo à iniciativa privada a prestação de determinados serviços que, apesar de serem essenciais à sociedade, não precisariam, necessariamente,

ser oferecidos pelo poder público. Essa transferência de responsabilidade vem possibilitando aos Estados a alocação de maiores verbas para as atividades sociais; estas indelegáveis, além de que, em todas as estatísticas apresentadas, o balanço após a concessão de qualquer trecho é altamente positivo, no tocante à qualidade da malha viária abrangida, na preservação ambiental local, na preservação da vida humana.

CONCEITO

São inúmeras as maneiras dos autores conceituarem a classificação de rodovias e estradas.

Conforme a enciclopédia Barsa (2002,p.419):

Rodovia é um caminho público, construído de acordo com certos requisitos técnicos, destinado à circulação de veículos fora do perímetro das cidades. No uso contemporâneo, a palavra rodovia é sinônimo de auto-estrada ou autopista, pavimentada, de pista dupla, para veículos de alta velocidade; o termo estrada tem uso mais abrangente e designa tanto a rodovia como os caminhos vicinais, veredas e trilhas sem calçamento das regiões rurais, de pouco trânsito de veículos e freqüentemente usados por pessoas que viajam a pé, em carroças ou montadas em animais.

A rodovia por sua vez, pode ser tratada como via rural pavimentada e tem como principal característica, viabilizar o transporte de pessoas e cargas fora do perímetro urbano das cidades, em veículos de alta velocidade.

Estrada é uma via rural não pavimentada, e se caracteriza por viabilizar o transporte entre regiões rurais, com pouco fluxo de veículos.

Para viabilizar e manter esse patrimônio do Estado Brasileiro, faz-se necessário a aplicação de montantes consideráveis de recursos, de técnicas, de equipamentos, etc; para a concretização destes foi criado, a princípio, o Fundo Rodoviário Nacional – FRN.

Segundo Machado (2002, p. 37) o Fundo Rodoviário Nacional foi uma instituição criada na década de 40, com o objetivo de financiar investimentos na malha rodoviária do País. Constituído basicamente pela arrecadação de tributos sobre o consumo de combustíveis e lubrificantes, sofreu forte impacto com a crise do petróleo em 1973, não restando alternativas de financiamentos que sustentassem o mínimo, sequer o emergencial, sendo extinto em 1983.

Afirma Machado (2002, p. 40) que a origem do problema deveu-se a:

Com a crise do petróleo em 1973, o sistema financeiro internacional se retraiu, na expectativa de uma solução rápida para esse impasse comercial, o que acabou não acontecendo. Isso alterou de forma substancial o financiamento externo do “milagre brasileiro” que sustentava politicamente o regime militar.

Obrigado a recorrer a fontes internas de financiamento, para poder fechar as suas contas, o governo militar usou de todos artifícios, inclusive o de remanejamento de verbas orçamentárias, pois havia ainda a esperança de que, cumprindo com o compromisso dos serviços da dívida externa, o País voltasse a receber o beneplácito do capital internacional.

Foi assim que, em 29 de agosto de 1974, pela lei nº 6.093, foi criado o Fundo Nacional de Desenvolvimento, FND, ao qual foram sendo gradativamente transferidos, entre outros recursos da união, os que compunham o FRN. Entre 1975 e 1979 chegou-se a transferir 50% dos recursos destinados ao Fundo Rodoviário Nacional para o FND, e 100% a partir de 1982, em virtude do decreto lei nº1.859. O FRN foi extinto em 1983, sendo os seus recursos transformados em recursos ordinário do Tesouro Nacional, sem vinculação a órgão, fundo ou despesa. Sua política de esvaziamento foi completa pelo processo de desfederalização dos tributos

destinados às rodovias, com a estadualização da TRU, que em 1985 foi transformado em IPVA, e do IULCLCG/IST, transformado em ICM/IVVC. No final do Governo Figueiredo, o setor rodoviário contava apenas com dotações orçamentárias feitas anualmente, que em geral eram insuficientes para atender a demanda por infra-estrutura. A saída foi tentar buscar recursos junto ao sistema financeiro nacional e internacional, mas sem muito êxito, pois a capacidade de endividamento dos órgãos rodoviários era limitada.

A partir de então, todos os Estados da Federação, diante da falta de recursos financeiros para investir na área de transportes, vislumbraram a possibilidade de passar essa tarefa à iniciativa privada, sendo que alguns Estados da federação optaram por estabelecer Programas de Concessões, pois a segurança rodoviária mostrou-se atingida causando sérias preocupações aos governantes.

HISTÓRICO¹

O Programa de Concessões de Rodovias Federais começou a ser implantado com a licitação dos cinco trechos que haviam sido pedagiados diretamente pelo Ministério dos Transportes, numa extensão total de 858,6 km, enquanto estudos eram realizados para identificar outros segmentos considerados técnica e economicamente viáveis para inclusão no programa. Inicialmente, foram analisados 18.059,1 km de rodovias, dos quais 11.191,1 foram considerados viáveis para concessão e 6.868 km viáveis somente para a concessão dos serviços de manutenção.

Em 1997/8 esse estudo foi revisto. Mediante empréstimos externos ou dotações orçamentárias do DNER, incluindo-se no Programa trechos que estavam em obras de duplicação (BR-381/MG/SP, entre Belo Horizonte e São Paulo, bem como todo o corredor da BR-116/SP/PR, BR-376/PR e BR-101/SC, entre São Paulo, Curitiba e Florianópolis), e excluindo outros trechos, que eram objeto de programas de restauração e ampliação de capacidade.

A promulgação da Lei n.º 9.277, de maio de 1996 (denominada Lei das Delegações), criou a possibilidade de Estados, Municípios e o Distrito Federal em solicitar a delegação de trechos de rodovias federais para incluí-los em seus Programas de Concessão de Rodovias. A Portaria n.º 368/96, do Ministério dos Transportes², estabeleceu os procedimentos para a delegação de rodovias federais aos estados dentre outras definições.

Delega, mediante o regime de autorização, aos Municípios, Estados Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por mais vinte e cinco, a administração de rodovias e a exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais, e dá outras providências. (DOU, 12.09.1996)

¹ Dados coletados principalmente de, DUARTE, Concessões de Rodovias: uma tendência mundial. Relatório anual 2006. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – (São Paulo, 2006).

² Ministério dos Transportes – Governo Federal - Portaria n.º 368/96 e Portaria GM nº 041, de 16/03/2006

Foi revogada pela Portaria GM nº 041, de 16/03/2006:

Disciplina procedimentos para a delegação aos Municípios, Estados da Federação, Distrito Federal ou a consórcio entre eles da administração de rodovias e a exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais, e dá outras providências. (Portaria GM nº 041, de 16/03/2006)

Entre 1996 e 1998 foram assinados Convênios de Delegação com os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais. O Estado de Mato Grosso do Sul, ainda em 1997, assinou Convênio de Delegação visando a construção de uma Ponte sobre o Rio Paraguai na BR-262/MS. Essa ponte foi financiada com recursos do FONPLATA - Fundo Financeiro dos Países da Bacia do Prata, e está sendo explorada mediante a cobrança de pedágio para amortização do financiamento.

Trechos de rodovias federais dos Estados de Goiás e do Pará foram incluídos no Programa, para serem delegados e concedidos. Os estudos, porém, demonstraram que os trechos, tal como apresentados, não tinham viabilidade para concessão e por isso foram retirados do Programa.

Face às dificuldades para implementação dos programas estaduais, através da Resolução n.º 8, de 5 de abril de 2000³, o Conselho Nacional de Desestatização - CND recomendou a revisão do Programa de Delegação de Rodovias Federais, de que trata a Lei n.º 9.277/96 e autorizou o Ministério dos Transportes a adotar medidas necessárias à unificação da política de concessões rodoviárias.

[...] Art. 1º Recomendar a revisão do Programa de Delegação de Rodovias Federais, de que trata a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, a fim de unificar a política de concessões rodoviárias. [...]

A concessão de rodovias com pagamento de pedágio garante o investimento e a manutenção constante necessária em trechos rodoviários estratégicos para o desenvolvimento da infra-estrutura do País. São rodovias com fluxo intenso de veículos e, conseqüentemente, com desgaste rápido do pavimento, que nem sempre consegue ser recuperada com recursos públicos. Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em

³ Resolução nº 8/MDICE/BNDES, de 5/4/00 Publicada no DOU 6/4/00, p. 18

especial, o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia.

AGÊNCIA CONTROLADORA⁴

Para dar andamento ao Programa de concessão de rodovias, criaram-se as agências reguladoras. No âmbito Federal, a ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre), enquanto que os estados possuem suas próprias agências reguladoras. Especificamente, o nosso objetivo é demonstrar as concessões regionais, estas sob controle da ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo).

Criada pela Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002, e instituída como autarquia de regime especial, dotada de autonomia orçamentária, financeira, técnica, funcional, administrativa e poder de polícia, com a finalidade de regulamentar e fiscalizar todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos a entidades de direito privado, no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes. (Decreto 46.708, de 22 de abril de 2002).

Veio suceder, em suas funções, a Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos, que fora criada em caráter temporário pelo Governo do Estado de São Paulo, através do Decreto nº 43.011, de 03 de abril de 1998, para acompanhar e fiscalizar os serviços delegados de transportes.

Conforme regulamento aprovado pelo Decreto 46.708, de 22 de abril de 2002, cabe à ARTESP as seguintes atribuições:

- Implementar a política estadual de transportes;
- Exercer poder regulador;
- Elaborar modelos de concessões, permissões e autorizações;
- Garantir a prestação de serviços adequados;
- Zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e
- Estimular a melhoria da prestação dos serviços públicos de transporte.

⁴Secretaria de Estado dos Transportes Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002 (www.artesp.sp.gov.br/agencia/agencia_historico.asp)

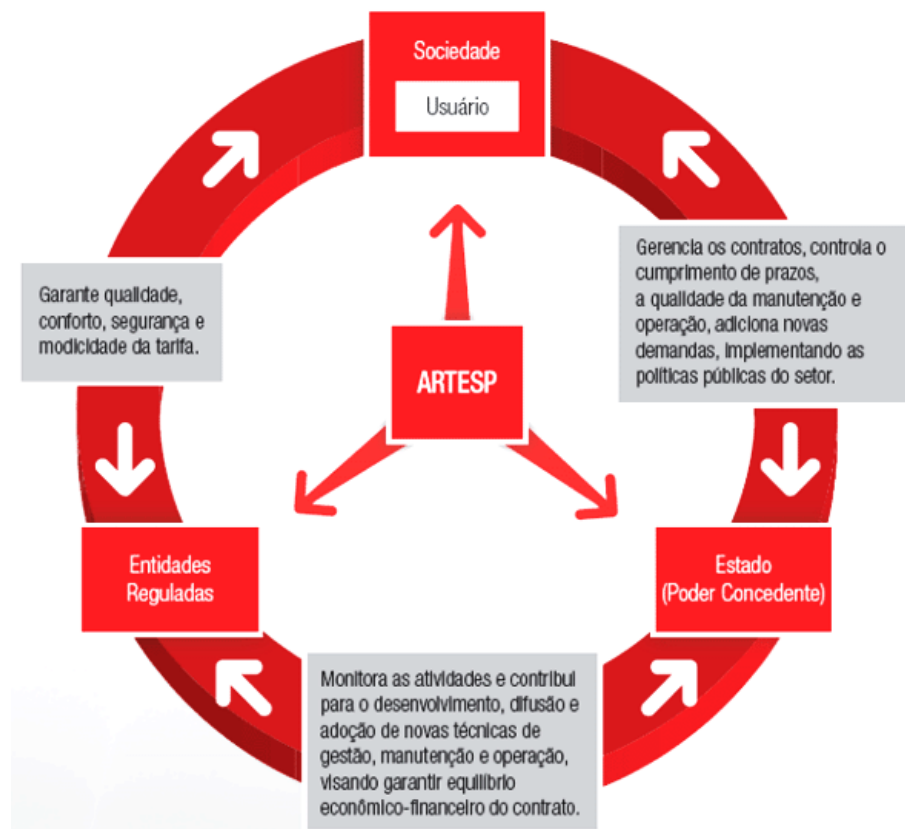


Figura 1 – Atribuições da ARTESP.
(In: www.artesp.sp.gov.br/agencia/agencia_historico.asp)

O Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi instituído em março de 1998. As concessões têm como finalidade suprir as necessidades de investimentos na infra-estrutura de transportes, fundamentais ao desenvolvimento do Estado, bem como ao conforto e à segurança dos usuários.

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu art. 2º, III, institui:

[...] a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado [...]

Um dos maiores desafios das agências reguladoras é o de equalizar os interesses dos grupos envolvidos na relação regulatória, assegurando o bem comum em detrimento de qualquer outro interesse. Quando se verifica, no entanto, um desequilíbrio no exercício da autonomia dos entes reguladores, surge o chamado

risco da captura, o que pode levar à prevalência dos interesses de um dos grupos de interesse frente aos demais grupos.

Diante deste desequilíbrio, órgãos reguladores podem passar a se adequar às conveniências e interesses do setor regulado. Desta forma, a captura se configura em uma pré-disposição pela agência reguladora a tomar decisões e ações de acordo com a indústria regulada, perdendo sua condição de autoridade comprometida com o interesse coletivo. (Machado, 2002, p 47). Segundo Menezello (2002 p.69), a captura é, portanto, mais uma faceta do fenômeno de distorção de finalidade dos setores burocráticos estatais.

É possível que a captura se processe de maneira inconsciente, onde ao compartilhar experiências e dificuldades semelhantes, integrantes das agências reguladoras e profissionais do setor privado criem um vínculo nocivo para a consecução dos objetivos da atividade regulatória.

Nessa mesma linha, o Relatório de Análise e Avaliação do Papel das Agências Reguladoras no Atual Arranjo Institucional Brasileiro, da Presidência da República, apontou que o risco de captura se agrava diante de circunstâncias como:

- a dependência dos tomadores de decisão,
- a influência política,
- a dependência da agência reguladora em relação ao conhecimento tecnológico superior da indústria regulada,
- a seleção indiscriminada de quadros técnicos oriundos do setor ou indústria regulada para servir à agência,
- a possibilidade de futuras posições ou empregos na indústria ou setor regulado,
- a rotatividade dos próprios dirigentes das agências entre funções exercidas no governo e na iniciativa privada, e
- quando há necessidade, por parte da agência reguladora, do reconhecimento e cooperação da indústria regulada.

IMPACTOS SOBRE OS MUNICÍPIOS⁵

Desde 2000, o ISS (Imposto sobre Serviços) passou a incidir sobre todas as tarifas de pedágio cobradas nas rodovias concedidas do Estado de São Paulo. A sua importância e o seu peso na composição final dos orçamentos municipais são de extrema e crescente relevância. É com o dinheiro arrecadado através do ISS, por exemplo, que as prefeituras podem desenvolver inúmeros programas sociais ou investir no setor dos transportes, visando recuperar e manter as estradas municipais.

Conforme levantamentos e controles desenvolvidos pela ARTESP, as concessionárias transferiram desde 2000 até setembro de 2007, mais de 775 milhões de reais para os 168 municípios paulistas cortados por rodovias concedidas. Além de se tratar de um valor bastante significativo, o Programa de Concessões tem se mostrado capaz de criar melhores condições estruturais para atração de novos negócios e, conseqüentemente, gerar empregos e renda.

Para que se conheça, de fato, como o ISS originário das rodovias concedidas é bastante expressivo, o quadro abaixo reproduz, a título de exemplo e com valores arredondados, o total do ISS cobrado desde 2000 pelas concessionárias e repassado a cinco municípios paulistas cortados por rodovias concedidas.

Municípios	Valores em R\$
Bauru	787.000,00
Itu	24.250.000,00
Jundiaí	32.300.000,00
Salto	3.000.000,00
Sorocaba	9.200.000,00

Tabela 1 - Valor cobrado de ISS, 2000 – 2007, trecho concessionado. (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)

⁵ Dados coletados principalmente http://www.artesp.sp.gov.br/artigosDiretor/Artigo%202_O%20alcance%20social%20das%20rodovias.pdf

A variação dos valores recebidos por cada um dos cinco municípios se dá em razão do recolhimento do ISS ser proporcional à extensão do trecho rodoviário que corta o município.

Relatório da FIA/USP (Fundação Instituto de Administração da Universidade de São Paulo) indica que nos cinco primeiros anos do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de São Paulo foram criados 55.188 estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços nas cidades cortadas pelas rodovias concedidas, 15% a mais do que no restante do Estado. Além disso, foram gerados R\$ 29 bilhões em produtos e serviços comercializados nessas regiões, 4% a mais do que nos demais municípios, e criados 796.946 empregos formais, 37% a mais do que no restante do Estado. O estudo foi encomendado pela ARTESP a fim de avaliar os impactos sócio-econômicos dos cinco primeiros anos do Programa sobre as cidades paulistas atendidas pela malha rodoviária concedida. O resultado obtido é reflexo da atratividade para novos negócios gerada pelos investimentos realizados pelo Programa na infraestrutura rodoviária que atende tais municípios.

Dados mais recentes, com fontes oriundas dos municípios, foram impossíveis de coletar devido à não disponibilidade deles, quero acreditar que por inexistência dos mesmos.

ETAPAS DO PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

1.1 PRIMEIRA ETAPA

Na primeira etapa do Programa, iniciada em 1997, o regime escolhido foi o de concessão por prazo certo (20 anos), ao final do qual a malha rodoviária concedida retornará ao poder do Estado com todos os investimentos feitos pelo particular. Durante esse período, as concessionárias se responsabilizam, por sua conta e risco, pela totalidade dos investimentos e recursos necessários ao cumprimento dos contratos, remunerando-se através da cobrança de pedágios.

A malha rodoviária estadual concedida nessa primeira etapa foi dividida em 12 lotes, totalizando 3.500 quilômetros, envolvendo 170 municípios e uma população de aproximadamente 20 milhões de pessoas (54% da população do Estado).

Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo – 1ª etapa		
Km	Municípios atendidos	Habitantes
3,5 mil	170	20 milhões

Tabela 2 – Extensão atingida X número de municípios. (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)

Em março de 1998, os lotes rodoviários foram concedidos a 12 empresas privadas, mediante processo licitatório preconizado por um conjunto de normas e princípios, integrado por leis federais e estaduais, atos e contrato.

1.1.1 Recursos investidos

Desde o início do Programa de Concessões Rodoviárias, em março de 1998, até setembro de 2009, as 12 concessionárias investiram nos 3,5 mil km de rodovias concedidas R\$ 10,4 bilhões. No mesmo período, a desoneração (economia) do Estado é de R\$ 21,6 bilhões.

Desoneração	do	Estado
Período - 03/1998 à 09/2009 (bilhões de R\$)		
Investimentos		10,4
Despesas operacionais		5,7
Conservação de rotina	de	1,8
Ônus fixo		2,9
Ônus variável		0,8
Total		21,6 bilhões

**Tabela 3 – Desoneração do estado 1998 - 2009.
(Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)**

Isso significa que o Estado, sem onerar seu orçamento em um único centavo, está oferecendo à população uma malha rodoviária em excelentes condições, podendo assim destinar esses recursos a áreas em que sua presença é indispensável, como as de saúde, educação e segurança pública, entre outras.

O Programa de Concessões Rodoviárias ainda garantiu ao Estado a arrecadação (até setembro de 2009) de R\$ 2,9 bilhões referentes ao ônus fixo pago pelas concessionárias, montante esse destinado, prioritariamente, à manutenção das rodovias não concedidas.

1.1.2 Obras realizadas

A população do Estado de São Paulo já está colhendo os resultados do Programa de Concessões Rodoviárias. São centenas de quilômetros duplicados e recapeados, construções de terceiras faixas, marginais, pontes, passarelas e viadutos, que trouxeram significativos benefícios aos usuários, sem ônus para o Estado.

Até setembro de 2009, o conjunto de obras realizadas pelas 12 concessionárias compreende:

Investimentos (até 09/2009)	
Obras	Realizado (Km)
Duplicações	724
Novas rodovias	130
Recapeamentos	5.073
Marginais	149
Faixas adicionais	355
Acostamentos	2.058
Acessos (pontes, viadutos e retornos)	617 unidades
Passarelas	134 unidades
SAU	73 unidades

**Tabela 4 – Investimento 1998 - 2009, trecho concessionado.
(Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)**

1.1.3 Modernização

As principais rodovias já contam com os recursos da mais avançada tecnologia de operação rodoviária. Entre eles estão: sistema interligado por câmeras de TV, controladores de tráfego, estações meteorológicas, telefones de emergência, painéis de mensagens variáveis interligados por redes de fibra óptica a modernos Centros de Controle Operacional (CCO).

1.1.4 Segurança

Além de atuar na melhoria e manutenção da infra-estrutura das rodovias, as concessionárias disponibilizam o Serviço de Ajuda ao Usuário (SAU), que opera 24 horas por dia. Conta com inspeção de tráfego, socorro médico e mecânico, guinchos leves e pesados, veículos para apreensão de animais, carros pipas para limpeza das pistas e outros serviços.

Serviço de ajuda ao Usuário (SAU) - 12 concessões Rodoviárias

Frota	Atendimentos de 03/1998 até 09/2009
455	10.495.239

**Tabela 5 – pronto-atendimento ao usuário.
(Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)**

O conjunto de obras, serviços e tecnologia reduziu em 40,5% o índice de mortes nas rodovias concedidas, comparando-se os anos de 2000 e 2008.

Segurança nas Rodovias

	2000	2008	Variação
Índice de acidentes ⁶	1,54	1,26	-17,9%
Índice de mortos ⁷	4,97	2,96	-40,5%

**Tabela 6 – Evolução da segurança rodoviária.
(Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)**

1.1.5 Empregos

O Programa de Concessões Rodoviárias gera mais de 18.570 mil postos de trabalho diretos e indiretos, de acordo com o último levantamento da ARTESP.

1.2 SEGUNDA ETAPA

A 2ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias teve início em 2008, com as publicações dos editais de concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas e

⁶ Índice de acidente = $(A \times 1.000.000) / (VDM) \times (E) \times (\text{período analisado})$

A = Número de acidentes; E = Extensão do trecho em quilômetros;

⁷ Índice de mortos = $(M \times 100.000.000) / (VDM) \times (E) \times (\text{período analisado})$

M = Número de mortos VDM = Volume diário médio de veículos.

de mais cinco lotes rodoviários: Corredores D. Pedro I, Raposo Tavares, Rondon Oeste, Rondon Leste e Ayrton Senna/Carvalho Pinto.

O critério de escolha das concessionárias foi o menor valor de tarifa básica de pedágio ofertada, o que resultou em deságios de até 61% sobre os valores tetos estipulados. Essa medida garantiu aos usuários das rodovias o menor valor de pedágio compatível com os investimentos a serem realizados.

O modelo adotado foi o de concessão onerosa pelo prazo de 30 anos, prevendo outorgas fixas que somam R\$ 5,5 bilhões para as concessionárias explorarem os trechos ao longo desse período.

O trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas foi concedido à Concessionária RodoAnel em junho de 2008. Para essa concessão o Governo do Estado estipulou uma outorga fixa de R\$ 2 bilhões, quantia que será integralmente revertida nas obras do Trecho Sul do Rodoanel. Estima-se que juntos os trechos Sul e Oeste reduzirão em cerca de 43% o movimento de caminhões na Marginal do Rio Pinheiros e em 37% na Avenida dos Bandeirantes.

Os investimentos que serão realizados nos 32 km do Trecho Oeste trarão melhorias significativas para os usuários. São ampliações que visam a acompanhar o crescimento do tráfego como a implantação de vias marginais entre as interseções da saída Padroeira e Rodovia Raposo Tavares, e a construção de faixa adicional (5ª faixa) entre os trevos das rodovias Castello Branco e Raposo Tavares. Também serão realizadas obras de recuperação de seis quilômetros da marginal de Carapicuíba, construção de três passarelas, além de melhorias nos acessos da Rodovia Castello Branco e na interseção de Padroeira.

Os cinco lotes rodoviários, licitados em outubro de 2008, operarão 1.715 quilômetros de rodovias. Ao todo as concessões viabilizarão 359 quilômetros de duplicações, 526 quilômetros de faixas adicionais e novos acostamentos, além da construção ou ampliação de 317 dispositivos de acesso, retorno, pontes e viadutos e mais 65 novas passarelas. As obras chegarão a cidades do Estado, beneficiando diretamente uma população superior a milhões de pessoas.

As concessionárias também serão responsáveis pela manutenção de mais de 900 quilômetros de rodovias vicinais, sem cobrança de pedágio, condição inédita nas concessões rodoviárias já realizadas no País.

Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo – 2ª etapa		
Km	Municípios atendidos	Habitantes
1.715	101	21 milhões

Tabela 7 – Extensão atingida X número de municípios. (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)

Concessões	Extensão (km)	Vicinais (km)	Outorga Total (R\$ milhões)
Rodoanel - Trecho Oeste	32	-	2.000
Dom Pedro I	297	81,4	1.342
Ayrton Senna/ Carvalho Pinto	142	-	594
Marechal Rondon Leste	415	201,8	517
Marechal Rondon Oeste	417	243,8	411
Raposo Tavares	444	389,8	634

Tabela 8 – Extensão atingida X número de municípios. (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)

1.2.1 Socialmente justo

O conceito de justiça social contido no Programa de Concessão de Rodovias é tão relevante quanto os ganhos econômicos que ele proporciona.

De acordo com o modelo, só quem trafega pelas rodovias concedidas arca com as tarifas de pedágio. É exatamente o contrário do que ocorre em relação a alguns impostos e taxas, aos quais todos os contribuintes estão sujeitos, apesar de não obterem retorno na mesma proporção. A utilização de rodovias mediante o pagamento de pedágio induz à identificação, pelos usuários, dos serviços oferecidos em contraprestação, entre eles pistas recapeadas, sinalização adequada e atendimentos pré-hospitalar e mecânico de qualidade.

1.2.2 Programa sócio-ambiental da CART

Mais do que investir na constante melhoria de gestão das rodovias sob sua responsabilidade, o que configura uma atuação socialmente responsável, na medida em que aumenta a segurança e o conforto dos usuários, as concessionárias também apóiam, patrocinam e desenvolvem vários programas destinados à melhoria da qualidade de vida das populações localizadas ao longo das rodovias concedidas. Para isso, investiram R\$ 2,94 milhões em 2006, em ações compreendidas nas áreas de educação, cultura, saúde e segurança, entre outras, e dirigidas a diferentes públicos, em especial crianças e adolescentes.

Apenas em 2005 e 2006, tais ações, que têm em comum o propósito de contribuir para mudar a realidade social do País, demandaram a aplicação de R\$ 5,97 milhões.

As concessionárias, por outro lado, demonstram seu compromisso com o País por meio de uma conduta ambientalmente responsável, que contempla não apenas a mitigação dos impactos de suas intervenções no meio ambiente, mas também o apoio e a promoção de projetos destinados a despertar a consciência ecológica da população.

A partir de agora focaremos a pesquisa em nosso objetivo que é a nossa região, ou seja, a concessão de trecho da Raposo Tavares (SP 270), da Orlando Quagliato (SP 327) e da Engenheiro João Baptista Cabral Rennó (SP 225), trechos concedido à CART (Concessionária Auto Raposo Tavares).

A CART⁸ é uma empresa do grupo Invepar – Investimentos e Participações em Infra-estrutura que tem como acionistas a Funcef, a Petros, a Previ e a OAS investimentos.

⁸ Dados fornecidos pela concessionária e apoio no sitio www.invepar.com.br/CART/index.html



Figura 2 – Corredor Raposo Tavares (In: Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos2_web.pdf)

O trecho administrado pela CART abrange a região compreendida pelos municípios de Presidente Prudente, Marília, Assis e Bauru, com extensão de aproximadamente 450 quilômetros, além de 390 quilômetros de estradas vicinais. O investimento previsto para esse trecho é de R\$ 1,803 bilhão.

Desse total, R\$ 1,2 bilhão será aplicada até 2016, em obras de restauração, duplicação, remodelação ou implantação de dispositivos de acesso, pontes, viadutos e sistemas de drenagem.

As principais obras e quando elas serão feitas estão previstas no cronograma estabelecido pelo edital da concessão:

- 2010 a 2013 – Restauração do pavimento e dos sistemas de drenagem das rodovias João Baptista Cabral Rennó (SP 225), Orlando Quagliato (SP 327) e Raposo Tavares (SP 270).
- 2010 – Construção de faixas adicionais e acostamentos na rodovia João Baptista Cabral Rennó (SP 225).

- 2011 a 2013 – Duplicação de 152 quilômetros na rodovia Raposo Tavares (SP 270), com o fim de todos os trevos em nível, entre Presidente Epitácio e Maracaí.
- 2013 a 2016 - Duplicação de 68 quilômetros na João Baptista Cabral Rennó.

1.2.3 Recuperação emergencial

Logo após assumir, a CART executou um programa de recuperação emergencial das rodovias chamado de Programa Intensivo Inicial (PII) determinado pelo contrato de concessão.

Foram realizadas obras para melhoria do pavimento e da sinalização das rodovias para proporcionar mais conforto e segurança para os usuários.

Foram realizados:

- Micro-revestimento asfáltico;
- Reparos localizados para corrigir trincas e buracos;
- Fresagem e micro fresagem para corrigir ondulações e irregularidades;
- Limpeza e capina das margens nas três rodovias;
- Pintura de sinalização de solo;
- Colocação de tachas refletivas;
- Troca de placas;
- Construção de cerca ao longo das rodovias.

Dentre a estrutura geral, podemos destacar:



Figura 3 – Viaturas de apoio ao usuário. (In: Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos2_web.pdf)

Inspeção de tráfego	10 veículos
UTIs móveis	05 veículos
Ambulância (tipo resgate)	07 veículos
Guinchos leves	12 veículos
Guinchos pesados	03 veículos
Guinchos super pesados	03 veículos
Atendentes (nas 24 horas)	300 pessoas

1.2.4 Atividades da CART após 1 ano⁹

Em 17/03/2010 quando a CART completou um (01) ano de atividades, foram realizados:

⁹ Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos1,2,3_web.pdf

- 1900 novos postos de trabalho, sendo:

diretos	550 unidades
indiretos	1.350 unidades
- Executado 167 km de recape de pistas;
- 214 km de recape de acostamentos;
- 265 km de cercas construídas;
- 3.322 novas placas instaladas;
- 31.942 atendimentos a usuários até 31 de janeiro/2010;
- 32 novas viaturas cedidas a Polícia Rodoviária Estadual;
- 129.579 tachas refletivas instaladas;
- R\$ 8,34 milhões em impostos aos municípios que até dezembro/2009.

1.2.5 Destino das viaturas cedidas

As viaturas cedidas para o policiamento rodoviário estadual, no Corredor, tiveram as seguintes destinações:

- | | |
|-----------------------------------|--|
| • Assis (SP270) | 3 Corsas, 1 Blazer, 2 Astras e 2 Motos; |
| • Bauru (SP225) | 1 Corsa; |
| • Ourinhos (SP327) | 2 Corsas, 1 Blazer, 1 Astra, 2 Motos; |
| • Presidente Epitácio (SP270) | 2 Corsas; |
| • Presidente Prudente (SP270) | 2 Corsas, 2 Blazers, 2 Astras e 2 Motos; |
| • Presidente Venceslau (SP270) | 2 Corsas; |
| • Rancharia (SP270) | 2 Corsas; |
| • Santa Cruz do Rio Pardo (SP327) | 2 Corsas. |

1.2.6 Programação da CART para 2010¹⁰

A programação total de intervenções no Corredor Raposo Tavares está pronto já desde o início de suas atividades a partir do mês de abril/2010 começou um amplo

¹⁰ Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos1,2,3_web.pdf

programa de restauração das rodovias do Corredor, que vai receber investimentos de R\$ 228 milhões.



Figura 4 – Canaleta de drenagem (In: Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos2_web.pdf)

A melhoria da drenagem é um dos itens do programa de restauração do Corredor Raposo Tavares. Estão sendo implantadas canaletas (foto) ao longo de todo o trecho de concessão e drenos.

O gerente de engenharia da CART, Marcos Agostinho Cabral, explica que as canaletas são fundamentais para o escoamento superficial da água de chuva do pavimento. Esse trabalho está quase concluído. Dos 10.940 metros de canaletas de concreto previstos, 9.011 metros já foram realizados. Também já foram realizados 19.113 metros de sarjeta de grama, de um total de 20.043 previstos. Ao todo, serão 30,9 quilômetros de canaletas e sarjetas. Também estão sendo implantados drenos

ao longo das pistas, para evitar o acúmulo de água por infiltração e aumentar a durabilidade do pavimento¹¹.

O programa prevê:

- Recape de 647,41 km de pistas;
- Recuperação de 50% do sistema de drenagem das pistas;
- Recuperação de 47 obras de arte (bueiros, pontes e viadutos);
- Recuperação de 50 pontos de erosão no trecho concessionado;
- Duplicação de dois km, especificamente nos entroncamentos com a BR 153;
- Melhorias nos dispositivos de entroncamento
- Implantação de 3ª faixa na SP 225 – Engº. João Baptista Cabral Rennó;
- Implantação de duas passarelas para pedestres no trecho urbano de Presidente Prudente;
- Reforma de sete (07) bases de policiamento rodoviário.

Até dezembro, a CART vai investir R\$ 228 milhões nessas obras. “A restauração é a reforma geral do que já existe. Envolve principalmente o recapeamento das pistas, reforma e melhorias em obras de arte especiais (pontes e viadutos), recuperação de pontos de erosão e melhorias no sistema de drenagem”, explica Marcos Cabral Agostinho, gerente de engenharia da concessionária.

A CART é a primeira administradora de rodovias no Brasil a utilizar tecnologia digital na radiocomunicação. O sistema funciona de maneira semelhante a um celular e permite comunicação de voz e transmissão de dados ao mesmo tempo, sem chiado e sem necessidade de mudar o canal manualmente. É possível percorrer todo o trecho falando ao rádio como se estivesse ao telefone celular, porque o sinal passa automaticamente de uma repetidora para outra ao longo do trecho.

¹¹ Cronograma de recuperação, importância da canaleta de drenagem, artigo disponível no sitio (www.cartsa.com.br/CART/Portugues/pdf/caminhos_CART_2.pdf- ano 1,nº1)

Para implantar o sistema, a concessionária montou uma estrutura com 10 torres para transmissão do sinal: uma em Piratininga (foto), duas na área de Santa Cruz do Rio Pardo, uma em Palmital, duas em Assis, uma em Regente Feijó, Presidente Bernardes e Presidente Venceslau. A empresa investiu R\$ 4,5 milhões no sistema, que utiliza software e equipamentos desenvolvidos pela Motorola.

Todas as 12 bases do SAU (Serviço de Apoio ao Usuário) e os mais de 50 veículos de serviços distribuídos no trecho de concessão estão ligados ao sistema por meio de rádio nos veículos e radiocomunicadores portáteis.

A tecnologia digital também permite criptografar e gravar a comunicação entre o usuário e a concessionária por meio do telefone de emergência 0800 773 00 90.

Além de ouvir permanentemente as equipes que estão nas rodovias, o sistema implantado pela CART permite ao Centro de Controle Operacional identificar onde está cada uma delas, equipadas com GPS, sistema de monitoramento e localização. Nas telas do Centro de Controle Operacional os operadores podem acompanhar o deslocamento de cada veículo sobre o mapa das rodovias.

Saber onde estão e o que estão fazendo a cada momento viaturas de inspeção, ambulâncias, guinchos, veículos de combate a incêndio e veículos de recolhimento de animais é fundamental para deslocar o recurso certo, o mais rápido possível, quando o usuário chama, ou localizá-lo quando ele não consegue chamar, explica o gerente de operações da CART, Hércio Canedo¹².

1.3 PEDÁGIOS

Para manter o nível de investimentos e serviços é necessário a implantação de praças de pedágios, estão distribuídas no corredor da seguinte forma:

O Corredor Raposo Tavares tem nove praças de pedágio, com cobrança nos dois sentidos. A tarifa é calculada a partir do valor básico por quilômetro de rodovia, por isso os valores são diferentes em cada praça.

¹² Disponível na publicação Caminhos, 2010, ano 1, nº 2, p. 8

A tarifa reflete a distância entre as praças, incluídos os trechos de acessos municipais, e o tipo de pista no local, simples ou duplicada.

Todas as praças são equipadas para o sistema Sem Parar, de cobrança eletrônica.

SP 225 – Rodovia João Baptista Cabral Rennó

P1: Km 251 – Piratininga

P2: Km 300 – Santa Cruz do Rio Pardo

SP 327 – Rodovia Orlando Quagliato

P3: Km 14 – Santa Cruz do Rio Pardo

SP 270 – Rodovia Raposo Tavares

P4: Km 413 – Palmital

P5: Km 454 – Assis

P6: Km 512 – Rancharia

P7: Km 541 – Regente Feijó

P8: km 590 – Presidente Bernardes

P9: km 639 – Caiuá

TARIFAS

Praça	Veículo passeio	Comercial/eixo	Motos
P1 – Piratininga	R\$ 3,15	R\$ 3,15	R\$ 1,55
P2 – Stª Cruz Rio Pardo	R\$ 3,55	R\$ 3,55	R\$ 1,75
P3 - Stª Cruz Rio Pardo	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 2,15
P4 – Palmital	R\$ 5,25	R\$ 5,25	R\$ 2,60
P5 – Assis	R\$ 5,15	R\$ 5,15	R\$ 2,55
P6 – Rancharia	R\$ 3,15	R\$ 3,15	R\$ 1,55
P7 – Regente Feijó	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 2,00
P8 – Presidente Bernardes	R\$ 4,60	R\$ 4,60	R\$ 2,30
P9 – Caiuá	R\$ 3,35	R\$ 3,35	R\$ 1,65

Tabela 9 – Tarifas nas praças de pedágio no Corredor Raposo Tavares – jul/2010. (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)

Contrariando o entendimento popular de que a concessionária reajusta a tarifa de pedágio ao seu bel prazer, abaixo a resolução da ARTESP, que normatiza tais correções de acordo com um índice pré-acordado no contrato de concessão, ao quilômetro rodado entre as praças e ao investimento efetuado sobre a malha viária. (www.artesp.sp.gov.br/.../info_pedagios_tabela.asp)

Art. 1º. Fica autorizado o reajuste da base tarifária quilométrica de pedágio nas rodovias concedidas do Estado de São Paulo, cujos contratos de concessão prevejam reajuste da tarifa segundo a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA – IBGE, baseado na evolução do referido índice, no período de junho de 2008 a maio de 2009 em 5,198622%, a partir de 1º de julho de 2009. (Resolução ARTESP nº 003, de 26 de junho de 2009).

1.4 COMPENSAÇÃO AMBIENTAL¹³

A CART vai plantar nove mil mudas de árvores nativas da região do Corredor Raposo Tavares, como compensação ambiental pela construção das praças de pedágio. As árvores serão plantadas em reservas nas cidades de Assis e Presidente Epitácio.

Ao todo, a concessionária vai investir R\$ 75 mil nas ações. Todo o processo de preparação do terreno, plantio e manutenção das mudas, até que fiquem adultas, será feito por organizações experientes. Em Assis, a CART firmou parceria com o Instituto Florestal e em Presidente Epitácio com a organização não-governamental Apoená (Associação em Defesa do Rio Paraná, Afluentes e Mata Ciliar). São entidades com conhecimento técnico e experiência na recuperação de matas nativas, destaca o coordenador de meio ambiente da CART, Wallace Merlin. Segundo ele, os locais de plantio foram definidos em conjunto com a Cetesb (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo).

A primeira etapa do trabalho começou em janeiro com o plantio de três mil mudas em reserva do Instituto Florestal em Assis. “A obrigação era repor 300 mudas, mas

¹³ Publicação bimestral Caminhos, www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos2_web.pdf

estamos plantando três mil para possibilitar a interligação de dois fragmentos de mata, formando um corredor ecológico”, explica Merlin.(2009, p06).

Em Presidente Epitácio, serão plantadas seis mil mudas na reserva florestal às margens do Rio Paraná e do Córrego do Veado, administrada pela Apoená. A reserva possui 1.000 hectares e tem objetivo de recuperar a mata ciliar destruída pela ocupação humana e pela formação dos reservatórios de usinas hidrelétricas no Rio Paraná. A ação da CART irá recuperar três hectares desta área. Segundo o presidente da Apoená, Djalma Weffort, serão plantadas mudas de mais de 80 espécies de árvores nativas da região. “Apesar de fragmentada e destruída, a reserva possui grande capacidade de regeneração. Já foram recuperados mais de 400 hectares com o plantio de mais de 800 mil mudas de árvores nativas”, ressalta Weffort. A área é composta por vegetação de várzea, cerrado e mata atlântica e abriga fauna rara e ameaçada, como cervo do pantanal, anta, macaco-prego, entre outros¹⁴.

1.5 PROGRAMA NA MÃO CERTA

A CART, juntamente com a “Childhood” e demais parceiros, assumiu o compromisso de fomentar entre as novas concessionárias de rodovias brasileiras a adesão ao Pacto Empresarial de combate ao abuso e exploração sexual de crianças e adolescentes. Dezoito de maio é o dia nacional de combate a essa prática que, infelizmente, tem estreita relação com as estradas.

O Pacto Empresarial é uma das ações do Programa “Na Mão Certa”, desenvolvido pela organização não-governamental “Childhood” Brasil em parceria com o Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social e o apoio técnico da Organização Internacional do Trabalho (OIT). O programa visa a mobilizar governos, empresas e organizações do terceiro setor em torno do enfrentamento mais eficaz da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.

¹⁴ http://www.cartsa.com.br/CART/Portugues/pdf/caminhos_CART_2.pdf - ano 1 nº2.



**Figura 5 – Símbolo da Campanha contra o abuso sexual das crianças
(In: Publicação bimestral Caminhos, 2010 p. 7)**

Segundo Cassiana Caglioni e Paula Nascimento, profissionais da área de desenvolvimento social da empresa, em entrevista dada a revista Caminhos (2010, p. 7) :

[...] Quando uma empresa assina o Pacto Empresarial, está assumindo o compromisso de se engajar em ações de combate ao abuso e exploração sexual de crianças e adolescentes, entre os seus funcionários, prestadores de serviços e públicos clientes. Além desse papel, a CART assumiu também o compromisso de trabalhar para envolver outras concessionárias nessa luta [...]

1.6 CAMPANHA DO AGASALHO

A CART está engajada na Campanha do Agasalho 2010. As bases do Serviço de Apoio ao Usuário, praças de pedágio, unidades administrativas e a sede da empresa são pontos de coleta. A empresa está mobilizando funcionários e prestadores de serviços para que façam doações de agasalhos e calçados.

Os materiais coletados serão entregues às prefeituras das cidades ao longo do Corredor Raposo Tavares.

1.6.1 Entidades de seis municípios recebem agasalhos da CART

Campanha realizada entre funcionários arrecadou 4.680 peças ao longo do Corredor Raposo Tavares.

A Concessionária Auto Raposo Tavares (CART) completou nesta semana a entrega de roupas, calçados e cobertores arrecadados na Campanha do Agasalho realizada entre os seus funcionários e prestadores de serviços. A campanha arrecadou 4.680 peças nos escritórios, praças de pedágio e bases SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário).

Neste ano, as peças arrecadadas na campanha do agasalho da CART foram direcionadas para três albergues noturnos - em Bauru, Ourinhos e Assis - e para três cidades com menor população ao longo do trecho de concessão: Piquerobi, Bernardes e Salto Grande.

Cada albergue recebeu 560 peças. Foram beneficiados foram o Albergue Noturno de Bauru, a entidade SOS Migrante, de Ourinhos e o albergue de Assis. “Os migrantes e moradores de rua são pessoas que chegam aos albergues só com a roupa do corpo. E as cidades pequenas têm menos condições para atender as pessoas que mais precisam”, afirma Cassiana Caglione, analista de desenvolvimento social da CART. “Buscamos contribuir com a melhoria da qualidade de vida da população dos municípios escolhidos”, acrescenta Paula Nascimento, analista de desenvolvimento social da CART na região de Presidente Prudente.

Os municípios de, Salto Grande, Piquerobi e Presidente Bernardes receberam 1.000 peças cada um, repassadas ao Fundo Social de Solidariedade.

“O objetivo da empresa é fortalecer entre os seus colaboradores o espírito de solidariedade e os laços com as comunidades onde a CART atua”, diz Vanderlei Carbone, coordenador da área de desenvolvimento social da empresa¹⁵.

¹⁵ http://www.cartsa.com.br/CART/Portugues/pdf/caminhos_CART_2.pdf

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Remontando ao início do programa brasileiro de investimentos na implantação, expansão e manutenção dos trechos rodoviários no País, percebemos quão amadora foram as iniciativas tomadas e quão manipuladas foram, ao sabor das necessidades dos governos da época, para saciar necessidades que apareciam sem que houvesse uma programação. Criaram-se diversas formas “milagrosas” de custear os investimentos necessários, sempre à custa do sacrifício do povo brasileiro e, que por motivos nem sempre claros, terminavam de forma abrupta e sem cumprir o objetivo inicialmente proposto.

Atualmente, depois de passearmos por insondáveis meios de manutenção do sistema brasileiro de transportes rodoviários, chegou-se a fórmula, senão a ideal, a que vem funcionando, apesar de à custa do usuário, de maneira mais lógica: a Concessão Rodoviária, com exploração de praças de pedágios, onerosa ou não.

Apesar de reconhecer como altamente custosa ao usuário, vejo avanços significativos à segurança, à malha viária como um todo, ao atendimento ao usuário, ao meio ambiente e ao controle dos investimentos, criando obrigações nos contratos de concessão. Temos de reconhecer que funciona de maneira mais justa, salvo os valores aplicados, somente pagando quem está utilizando o trecho concessionado.

Temos no Brasil, funcionando atualmente, duas formas de concessão rodoviária, a onerosa, basicamente aplicada pelas concessões efetuadas em trechos rodoviários estaduais, onde a concessionária paga uma taxa de exploração ao governo estadual e, evidentemente cobra do usuário o reembolso deste valor, majorando o custo do tráfego nestes trechos; e o sistema utilizado pelo governo federal em seus trechos (BRs), sendo uma tarifa mais barata ao usuário, que a primeira vista, torna-se mais interessante ao usuário. Veremos os resultados de ambos os sistemas após algumas décadas de exploração.

Qual destes sistemas está mais correto? Teremos em ambos os mesmos níveis de investimentos em segurança, em manutenção, em atendimento ao usuário, etc.?

Após o término do período da concessão como receberemos (povo brasileiro) estes trechos?

Acredito que teremos que esperar os próximos 25/30 anos para conhecer quais dos dois sistemas realmente foi mais interessante ao País; por ora, àquele que utiliza o trecho como forma de trafegar em segurança está mais satisfeito com o trecho concessionado pela União, as chamadas BRs. Nestes trechos ocorreram recuperação do pavimentos, investimentos em implantação de terceiras faixas, a sinalização vertical e horizontal foi recuperada, o pavimento em grande parte foi refeito ou recuperado com “panos”; em suma, ocorreu uma significativa melhora geral em todos os leitos que passaram à iniciativa privada e por um custo menor ao usuário.

Resta-nos esperar para conhecer os resultados às questões formuladas anteriormente.

REFERÊNCIAS

DUARTE, Moacir Servilha. **Concessões de Rodovias: uma tendência mundial.** Relatório anual 2006. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, São Paulo: 2006.

ENCICLOPÉDIA BARSA, Nova Enciclopédia Barsa, Barsa Planeta Internacional Ltda: São Paulo, 2002.

http://www.cartsa.com.br/CART/Portugues/pdf/caminhos_CART_2.pdf

http://www.cartsa.com.br/CART/Portugues/pdf/caminhos_CART_3.pdf

http://www.cartsa.com.br/CART/upload/revista/caminhos1_web.pdf

<http://www.invepar.com.br/CART/index.html>

http://www.artesp.sp.gov.br/artigosDiretor/Artigo%202_O%20alcance%20social%20das%20rodovias.pdf

Legislação - Concessões Rodoviárias. Lei nº 8.666/93, de 21 de junho de 1993.

LETTERA, Comunicação Estratégica. **Caminhos**, Rio de Janeiro, 2010, ANO 1, nº1

LETTERA, Comunicação Estratégica. **Caminhos**, Rio de Janeiro, 2010, ANO 1, nº2

LETTERA, Comunicação Estratégica. **Caminhos**, Rio de Janeiro, 2010, ANO 1, nº3

MACHADO, Kal. **Concessões de Rodovias: Mito e Realidade.** São Paulo: Premio 2002.

MENEZELLO, Maria de D'Assunção Costa. **Agências Reguladoras e o Direito Brasileiro.** São Paulo: Atlas, 2002.

Resolução nº 8/MDICE/BNDES, de 5/4/00 Publicada no DOU 6/4/00 p. 18.

Secretaria de Estado dos Transportes Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002

Anexo I

Curiosidades na imprensa

No texto abaixo, vemos a discrepância entre valores cobrados nas tarifas de pedágios nos trechos rodoviários Estadual (SP) em relação aos trechos Federais. É evidente que por motivos de o Estado cobrar a outorga encarece a tarifa cobrada do usuário, pois nenhuma empresa concessionária opera qualquer trecho rodoviário sem visar altíssimos lucros (capitalismo selvagem).

Apesar de entender que o pedágio é um mal necessário, que sem que o paguemos não teremos leitos rodoviários transitáveis, pois há muito os governos deixaram de fazer sua obrigação, reconheço que os valores cobrados são exorbitantes; entretanto, compete à sociedade, principalmente na hora do voto, manifestar sua vontade elegendo àqueles governantes que tenham uma visão diferente dos que implantaram esta política de espoliação do povo.

O lucro das concessionárias de pedágios¹⁶

São Paulo: Concessionárias de pedágios lucram mais que bancos
Com pedágios de Serra, concessionárias lucram mais do que bancos

Considerada uma das tarifas de pedágio mais caras do mundo, tendo um número de praças superior a todo o restante do país, com 227 pontos de cobrança (50,6% do total), o modelo de concessão da malha viária do estado de São Paulo permite que as empresas responsáveis pelas concessões das rodovias obtenham lucros superiores ao do próprio sistema financeiro brasileiro.

Segundo um levantamento realizado pela Austin Rating em 2009 para o Monitor Mercantil, a rentabilidade média das 15 empresas analisadas foi superior ao do setor financeiro, com 30% de rentabilidade do patrimônio líquido das concessionárias ante os 20,3% conquistados pelos bancos. Além disso, o lucro de algumas companhias ultrapassa a margem os 80%. Um exemplo é sistema Anhanguera-Bandeirantes, regido pela concessionária AutoBan e pertencente ao grupo CCR, com índice de rentabilidade avaliada em 80,5%. A Centrovias Sistemas Rodoviários, por sua vez, responsável, entre outras, pela Washington Luís, demonstra um retorno de 47,2%. Apesar disso, a empresa que apresentou maior lucratividade no país encontra-se no Rio Grande do Sul, a Concessionária do Planalto (Coviplan), com um índice de 82,9%.

"As concessões estaduais vieram todas na mesma época. Num mesmo pacote e na mesma oportunidade, vieram as concessões do Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro. Portanto, é o mesmo modelo. É um modelo até

¹⁶ Enviado por Luis nassif, sex, 03/09/2010 - 11:53 Brasil 2 de Setembro de 2010

mesmo antipatriótico, com as rodovias construídas com o dinheiro público, fruto de impostos, e que foram entregues à iniciativa privada, com licitações mal explicadas e de certa forma até meio sigilosas", explica Acir Mezzadri, do Fórum Social Popular contra o Pedágio.

Modelos de concessão

Em meio à disputa política evidenciada nos últimos meses entre os candidatos à Presidência da República, um embate muito forte encontra-se justamente no âmbito dos modelos de concessão de rodovias no país. De um lado, as regras implantadas por governos estaduais, sobretudo do PSDB. De outro, modelo adotado pelo governo federal, do PT.

As diferenças entre ambos podem ser verificadas principalmente nas tarifas que são cobradas. Numa viagem de São Paulo a Belo Horizonte, realizada pela rodovia federal Fernão Dias, são gastos R\$ 8,80 entre oito pedágios de R\$1,10 cada, num trecho de 594 km. Já de Sorocaba até Campinas, pela estadual SP 75, rodando somente 20 km, são cobrados R\$ 9,15.

Segundo José Santos, coordenador do Movimento Estadual contra os Pedágios Abusivos do Estado de São Paulo, caso não tivesse a cobrança da outorga no modelo de concessão estadual, o valor deste mesmo pedágio da SP 75 teria que ser de 40 centavos.

"Avaliamos que a cobrança da outorga é indevida, porque o pedágio foge da área tributária. É relação de consumo, é tarifa, e não taxa. Ou seja, a natureza jurídica dos pedágios é a mesma da tarifa de água, de telefone, na qual o usuário deve pagar – mesmo sendo um serviço público prestado por terceiros – por aquilo que ele consome. Feito todo o planejamento financeiro, a empresa retira o gasto com investimento e seu lucro, e o resto é serviço público prestado", avalia.

Neste caso, por exemplo, se houvesse o cumprimento da tarifa quilométrica – taxa que fixa o valor por quilômetro rodado – e mesmo continuando com o sistema de outorga, a cobrança na SP 75 teria que ser de R\$ 2,90. "Dentro de uma relação de consumo teríamos que pagar pelo trecho percorrido e não pelo disponível. Esse mesmo problema encontramos em todo o estado", relata Matos.

Para ir de São Paulo à Curitiba pela BR116 – Régis Bittencourt –, há um gasto de R\$ 9,00 entre os seis pedágios que há no caminho, durante os 404 km de viagem. No entanto, de São Paulo à Araraquara, aonde serão percorridos 276 km, o custo é de R\$ 29,80 ao longo das cinco praças.

"São entraves para o desenvolvimento do interior do Estado, oneram os produtos que circulam por São Paulo. Ou seja, não é só quem utiliza a rodovia que

paga pelos pedágios. Nenhuma empresa retira o pedágio do custo do produto, muito pelo contrário. Os fretes hoje em dia, para muitos produtos que estão dentro do estado de São Paulo, acabam saindo mais caro do que o valor do produto",

afirma o jornalista Keffin Gracher, criador do site Pedagiômetro; instrumento virtual que calcula em tempo real o total arrecadado pelas concessionárias de São Paulo em 2010, cujo valor encontra-se na ordem dos R\$ 3,4 bilhões até o momento.

Justificativa

Desde o começo do processo de concessão do sistema rodoviário de São Paulo, há 12 anos, o número de praças de pedágios no estado cresceu cerca de 400%, concluindo o ano de 2010 com todas as praças de cobrança sob concessão da iniciativa privada, com contratos de 20 a 30 anos. Todavia, a grande justificativa utilizada pelo governo do estado é a qualidade das rodovias sob concessão. Segundo a Confederação Nacional do Transporte, das 16 rodovias do país avaliadas como ótimas, 15 estão em São Paulo.

"Discutir que as rodovias do estado são melhores por conta do pedágio é uma falácia. Na década de 20, as rodovias de São Paulo já eram as melhores do Brasil nos parâmetros e nas condições da época. E, hoje, elas continuam sendo as melhores porque sempre foram as melhores", observa Gracher.

Paralelamente ao discurso da qualidades, o debate também se centra em dois outros pontos: um outro modelo de concessão no estado um pouco diferente do que vinha ocorrendo, efetuado na rodovia Ayrton Senna e uma suposta falta de qualidade nas rodovias que foram concedidas pelo modelo federal. Porém, como aponta Gracher, no caso da Ayrton Senna, a rodovia já estava pronta, os investimentos já estavam feitos, as cabines de pedágio já existiam. Já tinha todo um aparato estruturado. No entanto, fizeram a concessão.

É uma concessão que foi menos prejudicial à população do que as outras, mas, mesmo assim, é um modelo que, apesar de dizerem que reduziu o valor da tarifa, não reduziu. Apenas ampliaram o número das praças de pedágios e, com isso, continuam mantendo o lucro alto das empresas. Quem faz todo o percurso paga o mesmo preço que já pagava quando ainda estava sob responsabilidade do estado, compara.

No caso das rodovias federais postas sob concessão, Gracher explica que, tanto a Régis Bittencourt quanto a Fernão Dias, são rodovias que historicamente apresentam problemas estruturais, diferentemente no caso do estado de São Paulo, onde a maioria das estradas já estava pronta e em ótimo estado quando foi concedida.

Colocou-se para leilão duas rodovias que tinham problemas estruturais históricos. A Régis foi considerada a rodovia da morte a vida inteira, não só agora. Há trechos

nos quais a ampliação provocaria um impacto ambiental grande, uma série de problemas. Colocou-se um pepino enorme que estava na mão do governo na mão da iniciativa privada.

Os dois modelos

As concessões estaduais, no caso de São Paulo, foram iniciadas no governo de Mário Covas (PSDB), em 1998, em meio às diversas privatizações que vinham ocorrendo no país durante o mandato de Fernando Henrique Cardoso. Já modelo federal foi efetivado em 2007, pelo governo Lula. As concessões de rodovias fundamentam-se em três pontos chaves que, realizados distintamente, proporcionam diferenças entre eles: o tipo de leilão, a taxa interna de retorno e o índice de reajuste.

O sistema de concessão de São Paulo parte da chamada concessão onerosa, no qual o Estado cobra das empresas o direito de explorar determinado sistema rodoviário, fazendo com que esse valor da outorga seja embutido nas tarifas. Ao contrário, os leilões para as estradas federais permitem que as rodovias sejam exploradas pela empresa que oferece a menor tarifa de pedágio para os usuários.

Já a taxa interna de retorno – ou o lucro das empresas – está na ordem dos 20% nos modelos estaduais e em 8,5% no federal. Por fim, a concessão estadual permite a busca de equilíbrio econômico financeiro apenas em caso de prejuízo das concessionárias. Na eventualidade das empresas obterem rentabilidades extraordinárias, os usuários não são compensados.

No modelo federal, ocorre a compensação aos usuários em caso de lucros não previstos.