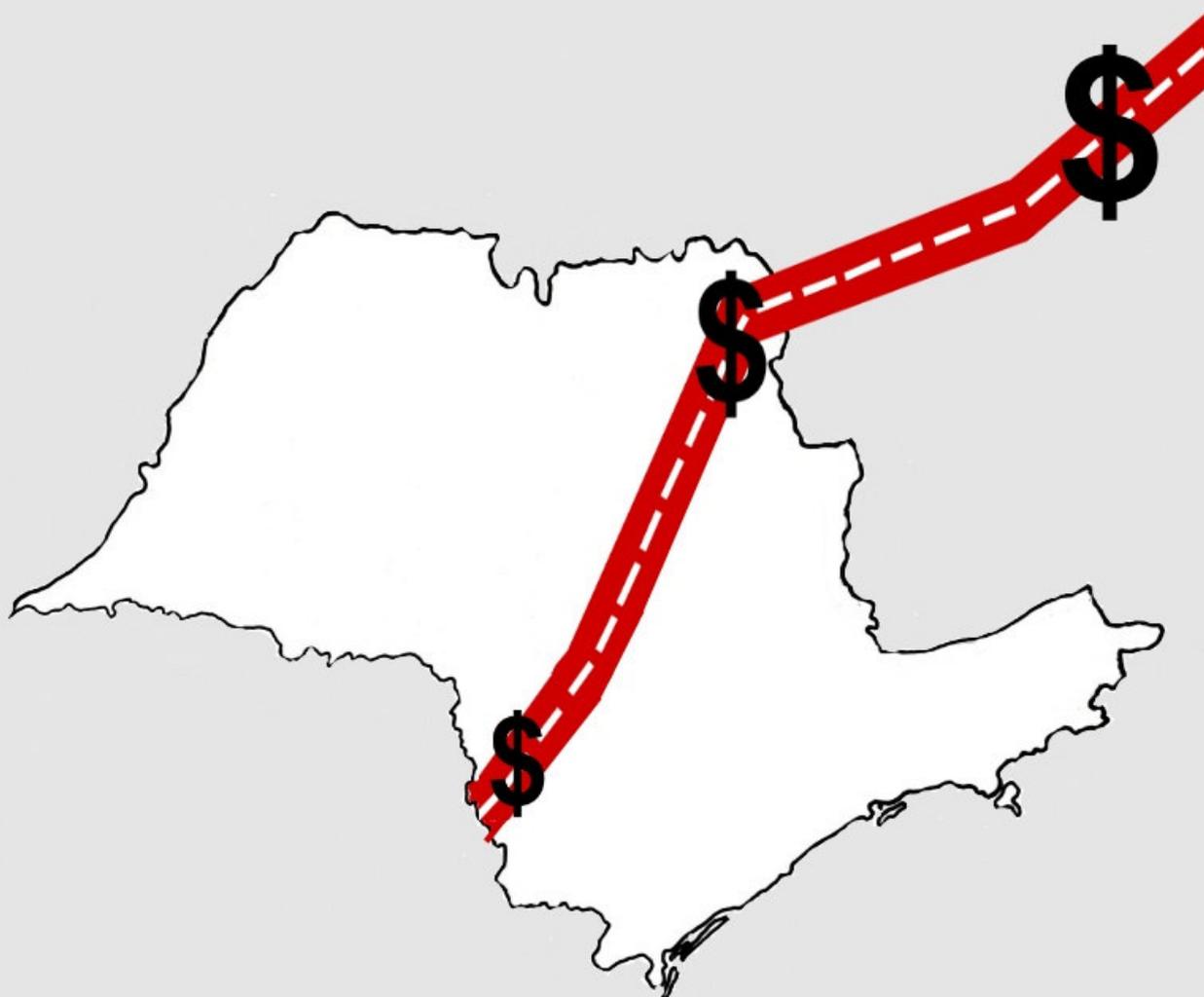


CONCESSÃO RODOVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO: PEDÁGIO DE PRIMEIRO MUNDO?



Bancada do PT na Assembleia Legislativa de São Paulo
Assessoria de Transportes

BANCADA DO PARTIDO DOS TRABALHADORES

ASSESSORIA DE TRANSPORTES

**CONCESSÃO RODOVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO: PEDÁGIO DE
PRIMEIRO MUNDO?**

Estudo analítico do modelo de concessão rodoviária do Estado de São Paulo

São Paulo, março de 2010

ÍNDICE

Introdução	4
1 - Concessão pública	6
2 – Etapas de concessão	7
3 – Fases que compõem a concessão	10
4 – Prazos de concessão	11
5 - Taxa Interna de Retorno	13
6 – Reajuste dos contratos	14
7 - São Paulo: terra dos pedágios	16
8 – Tarifas de pedágio	17
9 – Receitas das concessionárias crescem exponencialmente	28
10 – Agência de regulação	29
11 – A experiência internacional	31
Conclusão	38
Bibliografia	41

Introdução

O pagamento de pedágio para transitar por vias e pontes é antigo. Ele vem da Idade Média, quando os comerciantes pagavam tarifas para transportar suas mercadorias entre um feudo e outro. Vem daí o *laissez passer* (deixar passar), que significa o fim do pagamento nas estradas e pontes medievais.

No Brasil, com o colapso da capacidade de investir do Estado, a partir da crise financeira de 1982, houve diminuição substancial dos recursos para infraestrutura de transportes e esvaziamento dos instrumentos financeiros do setor como o Fundo Rodoviário Nacional. O FRN foi o grande impulsor das rodovias nacionais, criado em 1945¹ era constituído com recursos oriundos de impostos sobre combustíveis líquidos e gasosos, utilizados para a construção e manutenção de rodovias. O FRN foi perdendo recursos gradativamente a partir do ano de 1975. Em 1982, 100% dos recursos do FRN passaram para o Fundo Nacional de Desenvolvimento, através do decreto-lei nº 1.859. Os poucos recursos ainda existentes, como a Taxa Rodoviária Nacional – TRU, em 1985 passaram para a gestão estadual e foi transformada em Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA. A Constituição de 1988 deixou o setor rodoviário sem qualquer condição de manter a estrutura criada ao retirar da União a administração dos recursos financeiros vindos dos usuários.

A maioria das rodovias brasileiras foram construídas, com recursos do FRN, especialmente as paulistas. O fim desse imposto foi especialmente desastroso para a malha rodoviária nacional. Os recursos minguaram e cessaram os investimentos em novas rodovias e na manutenção das existentes.

¹ A constituição de 1934 já previa medidas que contemplavam concessões de serviços públicos. No setor rodoviário não houve resultado prático porque a malha pavimentada do país era pequena. Em 1940 a malha rodoviária brasileira era de apenas 775 quilômetros de rodovias pavimentadas, de um total de 192.000 km. Em 1937 foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens que daria grande impulso às rodovias nacionais. O DNER foi extinto no ano de 2001 no governo de Fernando Henrique Cardoso, com graves denúncias de corrupção. Para substituí-lo foi criado no mesmo ano o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Foi o decretou –lei nº 8.463 de 27 de dezembro de 1945, que deu origem ao Fundo Rodoviário Nacional – FRN, a Taxa Rodoviária Única – TRU e o imposto sobre o Transporte Rodoviário de Passageiros e de Cargas –ISTR.

Com o advento neoliberal dos anos 1990 e a ideologia do Estado, principalmente no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), houve a concessão das rodovias para exploração privada. O argumento era a falência do Estado e a necessidade deste direcionar os recursos para áreas sociais como educação, saúde e segurança. O tempo passou, as rodovias foram concedidas e em São Paulo não houve aumento de recursos nem melhoria de qualidade nas áreas sociais. O pretenso aumento dos investimentos em áreas sociais foi apenas argumento como propaganda pró-privatização.

No passado, quando o governo fazia alguma concessão para ser explorada, como a realizada em 1854, por D. Pedro II, ao Comendador Procópio Mariano, por 50 anos, cabia ao concessionário construir a estrada e depois recuperaria os investimentos cobrando pedágio. Dessa forma, a estrada ligando Petrópolis ao Paraíba foi construída, obtendo receita de pedágio por mercadoria, levando em consideração o número de burros carregados.

No novo modelo implantado no ano de 1995, as rodovias construídas com recursos públicos foram repassadas para exploração privada, tendo como contrapartida a necessidade de manutenção e conservação da via, junto a investimentos de melhorias que incluem construção de marginais, duplicação entre outras exigências. A empresa obtém sua receita da cobrança de pedágios dos usuários.

Podemos sintetizar a modelagem de concessão de rodovias em três formatos principais. O do governo de Fernando Henrique Cardoso, do governo estadual paulista e do governo Lula.

O objetivo desse relatório é estudar o modelo de concessão implantado no Estado de São Paulo, a partir do ano de 1998, comparando-o com o modelo federal, implantado na gestão do presidente Lula e outros existentes no mundo.

No modelo implantado pelo governo federal no ano de 2007, há preocupação com a modicidade tarifária, enquanto no modelo de São Paulo esta não ocorre. As tarifas das rodovias paulistas são as mais caras do Brasil e superam pedágios de rodovias dos Estados Unidos e da Argentina.

1 – Concessão Pública

A concessão de um serviço público é um contrato entre a administração pública, poder concedente e empresa privada, concessionária. Nesse contrato são estipuladas as obrigações e os direitos da concessionária. Em troca as empresas obtêm receitas cobrando dos usuários pelo serviço prestado. No caso das rodovias, através das tarifas de pedágio. O Estado também deve fiscalizar o cumprimento do contrato.

Quando o governo cobra da empresa um valor pela exploração da rodovia, essa concessão é onerosa. No Estado de São Paulo todas as concessões de rodovias foram onerosas. Essa cobrança acaba sendo embutida no preço da tarifa de pedágio pela empresa. A população paga a rodovia como contribuinte, visto que ela foi construída com recursos de impostos e depois como usuário da rodovia.

No Estado de São Paulo há dois tipos de ônus, o fixo e o variável. O ônus fixo é a total cobrado pelo Estado, dividido em parcelas. Na primeira etapa da concessão paulista, as empresas deverão pagar 240 parcelas, com término em 2018. Na segunda etapa a outorga foi dividida em 18 parcelas. O outro ônus é o variável que corresponde a 3% da receita bruta da concessionária que vai para a Agência de Regulação de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP.

Quando a concessão não é onerosa, como a do governo federal, há diminuição do preço da tarifa. Como ela não é cobrada da empresa concessionária, não há repasse ao usuário. A tarifa de pedágio é menor.

2 – Etapas de Concessão

No âmbito federal foram duas etapas. A primeira realizada no ano de 1995 concedeu 858,6 quilômetros de rodovias federais. No Estado de São Paulo, foi concedida a Rodovia Presidente Dutra (BR 116), que faz a ligação de São Paulo com o Rio de Janeiro.

A segunda etapa de concessão rodoviária federal está dividida em duas fases. A primeira fase foi realizada no ano de 2007, com 2.600,80 quilômetros repassados para a iniciativa privada. Foram 7 lotes cedidos a 7 concessionárias. A tabela a seguir traz os dados dessa outorga:

TABELA 1 – Dados da concessão da segunda etapa federal – Fase I

Edital/Lote	Trecho	Concessionária	Investimento nos Trabalhos Iniciais (R\$)	Investimento Total (R\$)
01/06	BR-116 (São Paulo/SP – Curitiba/PR)	Autopista Régis Bittencourt	123.890.087,37	3,8 bilhões
02/05	BR-381 (São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG)	Autopista Fernão Dias	142.199.708,27	3,4 bilhões
03/07	BR-116/376/101 (Curitiba – Florianópolis)	Autopista Litoral Sul	111.064.927,73	3.1 bilhões
04/04	BR-101 (Divisa ES/RJ – Ponte Rio-Niterói)	Autopista Fluminense	79.768.227,29	2.3 bilhões
05/01	BR-153 (Divisa MG/SP – Divisa SP/PR)	Transbrasiliana	106.435.038,02	1.5 bilhões
06/02	BR-116 (Curitiba – Divisa SC/RS)	Autopista Planalto Sul	85.891.459,50	1.9 bilhões
07/03	BR-393 (Divisa MG/RJ – Entr. BR-116/Via Dutra)	Rodovia do Aço	57.147.945,31	1.1 bilhões
TOTAL			706.397.393,50	17,3 bilhões

Fonte: ANTT

No Estado de São Paulo foram três rodovias concedidas, a Rodovia Fernão Dias (BR- 381), que faz a ligação de São Paulo com Belo Horizonte, a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), com Curitiba e a Rodovia Transbrasiliana (BR-153), que atravessa o Estado longitudinalmente, indo da divisa do Estado do Paraná à de Minas Gerais.

A fase II da segunda etapa abrange 680,6 quilômetros e envolve trecho da Rodovia Rodovia Rio Bahia (BR-116), indo da divisa de Minas Gerais com a Bahia, até Salvador.

TABELA 2 – Dados da segunda etapa federal - Fase II

Rodovias	Trecho	Extensão (km)
BR – 116/324 BA	BR – 116 – Feira de Santana	554,10
	BR – 324 – Salvador – Feira	113,20
	BR – 526 / BR – 324 / BA – 528	9,30
	BA – 528 / BA – 526 / Aratu	4,00
TOTAL		680,60

Fonte: ANTT

Está prevista ainda a terceira etapa de concessão abrangendo a BR-040/ BR-381 e BR-116 no Estado de Minas Gerais. Nela, entre outras obras, consta a obrigação da duplicação do trecho de 301 quilômetros da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares. Essa obra deve ser realizada até o 6º ano da concessão.

São 66.000 quilômetros de rodovias federais pavimentadas, dos quais 4.140 quilômetros, ou 6%, estão sob concessão privada. O Estado de São Paulo é cortado por 1.055,49 quilômetros de rodovias federais. As principais rodovias federais que passam pelo Estado de São Paulo são a BR – 116 (Presidente Dutra e Régis Bittencourt) BR-381 Fernão Dias, BR-153 Transbrasiliana, e a BR-101 Rio – Santos.

No Estado de São Paulo a primeira etapa de concessão foi realizada no ano de 1998. Os principais corredores rodoviários do Estado foram concedidos, como a Rodovia Castello Branco (SP-280), Trecho até Sorocaba da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), Rodovia Bandeirantes (SP-348), Rodovia Washington Luis (SP-310), Rodovia Anchieta (SP-150), Rodovia Imigrantes (SP-160), Rodovia Anhanguera (SP-330), entre outros trechos menores de outras rodovias, totalizando 3.500 quilômetros. Foram leiloados 12 lotes para 12 concessionárias.

Uma das características dessa etapa é a divisão excessiva das rodovias em lotes. A Castello Branco, com 302 quilômetros foi repartida entre três concessionárias, a Viaoeste, Rodovia das Colinas e SPVias. Na Washington Luis com 300 quilômetros concedidos há 2 concessionárias, Centrovias e Triângulo do Sol. Na Anhanguera, com 439 quilômetros são 4 concessionárias, a Autoban, a Intervias, a Autovias e a Vianorte. Essa atomização faz com que os custos administrativos do conjunto de rodovias seja maior do que se houvesse apenas um operador em toda a sua extensão. Isso poderia baratear as tarifas. Estas rodovias são as mais caras de São Paulo.

A segunda etapa paulista foi dividida em duas fases. A primeira foi o leilão do Rodoanel e na segunda fase foram concedidos 5 lotes, que correspondem a 1.715 quilômetros. Nessa etapa foram agregados também 916,8 quilômetros de estradas vicinais para serem mantidas pelas concessionárias.

TABELA 3 – Segunda etapa de concessão de rodovias paulistas

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

Fonte: ARTESP

Em São Paulo, na terceira etapa de concessão está prevista o trecho sul do Rodoanel, com mais 6 praças de pedágio e as seguintes rodovias estaduais:

LOTE 1 (157,6 quilômetros de extensão)

- Rodovia D. Pedro I (SP-65)
- Anel Viário de Campinas (rodovia José Roberto Magalhães Teixeira – SP-83)

LOTE 2 (123,8 quilômetros de extensão)

- Rodovia Hélio Smidt (SP-19)
- Rodovia Ayrton Senna/Carvalho Pinto (SP-70)
- Interligação da SP-70 com: Via Dutra (Guararema), SP-56 (Itaquaquecetuba) e SP-66 (Guararema)

LOTE 3 (73 quilômetros de extensão)

- Rodovia dos Tamoios (SP-99)
- Contornos viários de Caraguatatuba e de São Sebastião (a serem construídos)

O Estado tem 21.000 quilômetros de rodovias pavimentadas. Desses 5.215 quilômetros estão sob concessão privada. Cerca de 25% das rodovias paulistas estão sendo exploradas por 18 concessionárias privadas. Na França, que é o país europeu com mais rodovias pedagiadas, esse índice é de 16%. Dos 36.000 quilômetros de rodovias francesas, 5.700 estão sob concessão.

3 – Fases que compõem a concessão

As concessões realizadas passam por três fase principais: a) trabalhos iniciais, b) recuperação da rodovia e c) manutenção.

a) Trabalhos Iniciais – Essa etapa tem a duração de 6 meses, desde a assinatura do contrato e prevê recuperar a rodovia com requisitos mínimos de segurança e conforto para os usuários. Estes requisitos são principalmente, a recuperação do pavimento e sinalização da rodovia, corte do mato às margens da via, recuperação do sistema de águas pluviais e iluminação. As concessionárias devem implantar o Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU, com assistência de primeiros socorros, em caso de acidentes e socorro mecânico, para o veículo que apresentar alguma pane. Em contratos, como os federais, as empresas são obrigadas ainda a recuperar as bases da Polícia Rodoviária Federal, adquirir veículos novos para a PRF, instalar telefones de emergência às margens da rodovia, entre outras ações.

b) Recuperação da rodovia – Na concessão federal ela tem um segundo período, a partir do 6º mês de concessão até o 5º ano. O objetivo principal dessa etapa é restabelecer as características básicas da via. É nessa fase que o grosso dos investimentos são feitos, como no caso da Régis Bittencourt (BR-116), a obrigação da duplicação de 31 quilômetros na Serra do Cafezal, implantação de terceiras faixas, construção de marginais e de passarelas. As concessionárias ainda devem implantar radares de controle de velocidade, circuito fechado de televisão, recuperação operacional das balanças, entre outras providências.

c) Manutenção – É a conservação da rodovia pelo período de concessão que no caso das rodovias federais é bem especificado, segundo parâmetros colocados na licitação. A empresa que não atendê-los corre o risco de não receber integralmente o valor da receita do pedágio. No Estado de São Paulo além das exigências habituais, na segunda etapa de concessão, as empresas também ficaram responsáveis por um lote de 915 quilômetros de manutenção de estradas vicinais que são lindeiras às rodovias. Essas estradas ficaram por um bom tempo abandonadas e deveriam ser conservadas pelo Estado, pois isso acarreta aumento do preço dos pedágios. Os contribuintes pagam os impostos que deveriam manter as estradas vicinais e além de tudo, via pedágio, a manutenção dessas estradas.

4 - Prazos de Concessão

Um dos fatores para a determinação do prazo da concessão é a amortização do investimento feito pela empresa na rodovia. Esse tempo não pode ser muito curto senão impacta negativamente no preço do pedágio, nem muito longo, para estipular a competição entre as empresas e a obtenção dos ganhos de produtividade com a melhoria técnica, que devem ser repassados aos usuários. Geralmente o prazo de concessão é de 20 a 30 anos. Na Argentina a concessão foi de 12 anos.

Nos contratos do governo federal o tempo é de 25 anos, sendo proibida a prorrogação dos contratos.

Na primeira etapa da concessão paulista, a previsão era de que os contratos iriam durar 20 anos. Alegando necessidade de reequilíbrio econômico financeiro, apesar dos altos lucros obtidos, as concessionárias conseguiram esticar esses contratos. A variação da prorrogação varia de 1 a 8 anos. Contrato que deveria terminar no ano de 2018 será esticado até 2026. Essa prorrogação não consta no edital de licitação nem nos contratos firmados com as empresas. Presume-se que não seria possível prorrogá-

los. Uma portaria publicada pelo Secretário Estadual de Transportes deu o embasamento legal para tal. A prorrogação foi feita no dia 28 de dezembro de 2006.

TABELA 4 - Resumo da prorrogação dos contratos pela Artesp

Decisão ARTESP - valor de mercado Fia	
Concessionária	prorrogação
Autoban	8 e 8 meses
Tebe	7anos
Intervias	7 anos e 11 meses
Centrovias	1 ano
Triângulo do Sol	3 anos e 1 mês
Renovias	4 anos e 2 mês
Via Oeste	4 anos e 9 meses
Colinas	8 anos e 4 meses
SP vias	7 anos e 8 meses
Ecovias	5 anos e 10 meses

Fonte: Elaboração da Assessoria Jurídica da Liderança do PT na ALESP, a partir de dados da ARTESP

Essa prorrogação fará com que os paulistas paguem a mais por até 8 anos. Esses 12 contratos realizados em 1998 são os mais caros e garantem um alto retorno para as empresas concessionárias, cerca de 20%, contra os 8,5% dos contratos atuais.

A licitação da segunda etapa paulista prevê a possibilidade de prorrogação. O tempo de duração da concessão é de 30 anos, sendo possível dobrá-lo. Dessa forma as concessionárias poderão explorar as rodovias de São Paulo por 60 anos.

Nos Estados Unidos as concessões podem durar 90 anos, mas o modelo é diferente, pois a empresa quem constrói a rodovia.

Não é o caso paulista, em que as concessionárias já pegam a rodovia construída. Isso implica em que um modelo inadequado prejudique a população por um longo tempo. Quando há uma nova licitação, a competição entre as empresas faz com a tarifa seja menor para o usuário. Contratos muito longos só beneficiam a concessionária.

5 – Taxa Interna de Retorno – TIR

A TIR é o quanto a empresa vai remunerar o seu capital no período vigente do contrato de concessão da rodovia. Ela é estipulada segundo o custo de oportunidade que a economia apresenta, pois um empresário pode investir na concessão ou comprar título público, optando pelo melhor retorno. Quanto maior a taxa básica de juros da economia, maior será a TIR embutida no contrato.

Por sua vez, quanto maior a TIR, maior será a tarifa de pedágio a ser paga pelo usuário da rodovia.

Na primeira etapa de concessão paulista a TIR média foi em torno de 20% ao ano. Isso porque no momento em que estava sendo feita a licitação, no ano de 1998, a economia brasileira apresentava um risco alto em função da política econômica desastrosa do governo FHC. Os juros básicos, taxa SELIC, eram altos. Os 12 contratos advindos dessa licitação que concedeu 3.500 quilômetros à iniciativa privada apresentaram uma taxa interna de retorno muito alta.

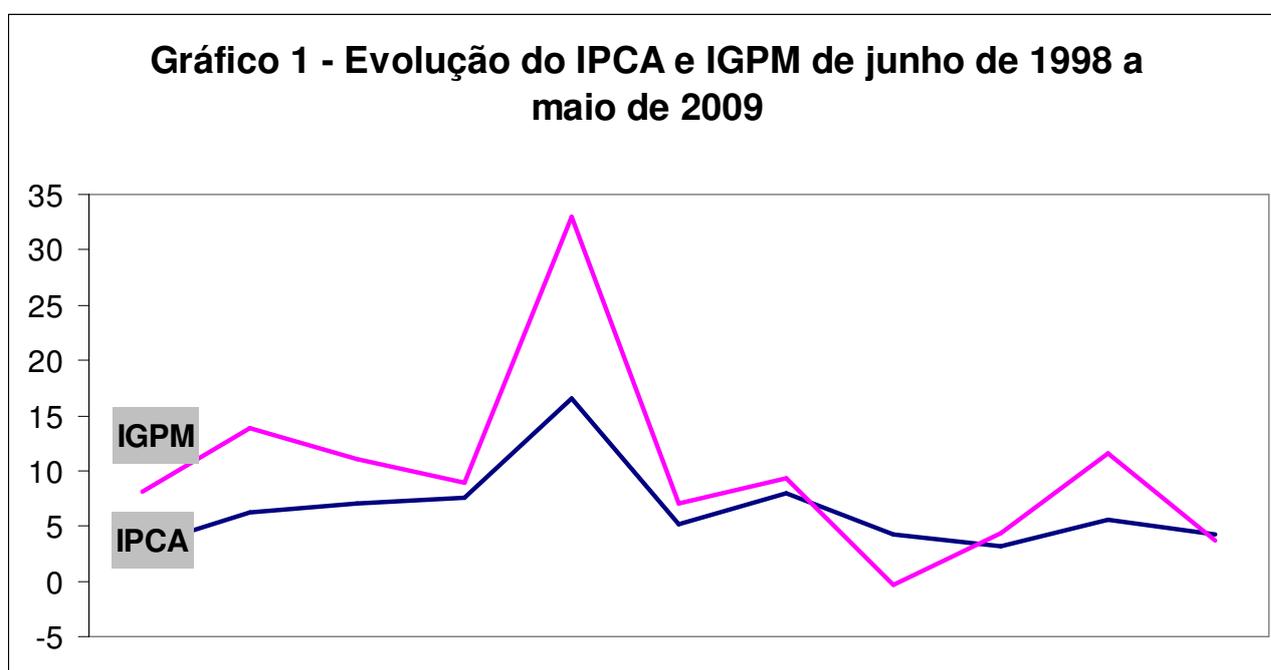
Quando o governo federal fez a concessão da segunda etapa de rodovias no ano de 2007, a TIR presente foi de 8,5%. Houve quem achasse que a licitação seria vazia, pela concessão paulista então vigente ser em média 20%, mas houve intensa competição e o deságio chegou a 65,43% do preço inicial. É de 8% a TIR na terceira etapa de concessão de rodovias federais.

O governo de São Paulo, na licitação do Rodoanel em 2007 seguiu o exemplo do governo federal e reduziu a TIR para 8,5%, fato que foi estendido na licitação das demais rodovias do segundo lote.

6 – Reajuste dos Contratos

Os contratos de concessão de rodovia prevêm reajuste anual da tarifa de pedágio. O indexador utilizado é muito importante. No contrato da Rodovia Presidente Dutra, cuja licitação foi realizada em 1995 pelo governo federal, o indexador é uma cesta de bens rodoviários que tem como componentes o índice de variação do custo de pavimentação, da terraplanagem, das obras de arte e de serviços de consultoria. Esses índices são ponderados e segue a pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas.

Na primeira etapa de concessão rodoviária do Estado de São Paulo o índice utilizado é o IGPM-FGV. Esse indexador não é adequado por sofrer muita influência de fatores exógenos à economia brasileira como a variação cambial. O gráfico abaixo exemplifica bem isso.



Fonte: Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados do IBGE e da FGV

Conforme pode ser observado, há períodos em que a variação do IGPM-FGV é superior ao índice oficial do Brasil, o IPCA-IBGE. Isso se dá principalmente no período compreendido entre junho de 1998 a maio de 2005. A tabela abaixo

representa os valores dos ajustes das rodovias paulistas que foram concedidas em 1998, seguindo o IGP-M.

TABELA 5 - Análise comparativa da evolução de índices – 1998-2009

Período	IPCA (em %)	IGP-M (em %)	Varição IGP-M em relação ao IPCA
jun/98 a mai/99	3,1401	8,0777	4,7873
jun/99 a mai/00	6,1906	13,8798	7,2409
jun/00 a mai/01	7,0364	11,0421	3,7424
jun/01 a mai/02	7,543	8,8778	1,2412
jun/02 a mai/03	16,5245	32,9513	14,0973
jun/03 a mai/04	5,1544	7,0347	1,7882
jun/04 a mai/05	8,0402	9,3157	1,1806
jun/05 a mai/06	4,2271	-0,3232	-4,3658
jun/06 a mai/07	3,1835	4,4035	1,1824
jun/07 a mai/08	5,5756	11,525	5,6352
jun/08 a mai/09	4,1935	3,6397	-0,5316
TOTAL	99,0697	174,8150669	38,0496

Fonte: Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados do IBGE e FGV

Como mostra a tabela de junho de 1998 a maio de 2009, período compreendido para reajuste de tarifa de pedágio, o IGP-M variou 174,81%, enquanto no IPCA a variação foi de 99,06%. Se o governo paulista tivesse optado pelo IPCA, a tarifa seria 38,04% menor. Por exemplo, o pedágio na SP - 160 Imigrantes, custaria R\$ 11,03. Os paulistas teriam pago R\$ 1,71 bilhão a menos em pedágio no ano de 2009.

O governo federal na implantação da segunda fase de concessão, ocorrida no ano de 2007, trabalhou com o IPCA como indexador dos reajustes anuais. Esse índice reflete melhor a variação de preços no Brasil do que o IGP-M, sendo o índice oficial de inflação adotado pelo governo federal. É muito próximo do INPC-IBGE, que reajusta os salários.

Na segunda etapa de concessão paulista, o governo estadual copiou o exemplo do governo federal e definiu o IPCA como indexador do reajuste tarifário.

7 – São Paulo: terra dos pedágios

As rodovias paulistas já eram pedagiadas antes de 1998, quem cobrava o pedágio era o Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo – DER/SP e a empresa estatal Desenvolvimento Rodoviário S.A – DERSA.

No ano de 1997, havia 40² praças de pedágios estaduais. Todas sob gestão estatal. A partir do ano de 1998 houve a concessão de 12 lotes rodoviários para a iniciativa privada. Nesses 12 lotes, segundo o edital da licitação, havia 27 praças de pedágio que foram acrescidas de mais 63 passando para 90, com aumento de 233%, assim que as rodovias passaram para o controle das concessionárias privadas.

No ano de 2007, o número de praças de pedágio já era de 143, passando para 156, com a concessão do Rodoanel, trecho Oeste. Com a concessão do segundo lote de rodovias estaduais, o número de praças de pedágio sob concessão privada saltou para 227, no ano de 2010, segundo dados da Artesp. No governo de José Serra, já foram acrescidas mais 84 praças sob gestão privada.

O Estado não cumpre a Lei Estadual nº 2481 de 31/12/1953, que proíbe a instalação de praças de pedágios num perímetro igual ou inferior a 35 quilômetros distante do marco zero da capital. No artigo 1º, parágrafo 8º da lei, consta que:

“§8º - Não serão instalados postos de cobrança da taxa de pedágio dentro de um raio de 35 quilômetros, contados do Marco Zero, nesta Capital”

Provocado pelo gabinete do deputado Rui Falcão, a Divisão de Pesquisa Jurídica do Departamento de Documentação e Informação da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo atesta, através do D.D.I nº 7/2009, que a lei encontra-se vigente, não constando nenhuma revogação expressa.

² Segundo o Jornal O Estado de São Paulo de 02/08/97.

Se a lei fosse cumprida várias praças de pedágio instaladas atualmente dentro desse perímetro, não existiriam. Nele encontram-se todas as 13 praças do Rodoanel, as 4 praças das Marginais da Castello Branco, as 2 de Itapevi na Castello Branco, Diadema, Eldorado, Batistini e Piratininga da SP – 160 Imigrantes, Riacho Grande da Anchieta, Perus na Anhanguera e de Itaquaquecetuba na Ayrton Senna.



Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da Artesp. Dados de março de 2010.

Nas rodovias federais, que passam pelo Estado de São Paulo, são 28 praças de pedágio, sendo 6 na Presidente Dutra, 4 na Fernão Dias, 10 na Regis Bittencourt e 8 na Transbrasiliana.

8 – Tarifas de Pedágio

A definição da tarifa de pedágio na concessão federal é feita a partir do levantamento dos custos de manutenção, conservação e investimentos a serem feitos nas rodovias no período de concessão. Há uma estimativa do número de veículos que passarão pela estrada e dividindo a somatória dos custos mais a remuneração do capital pelo número de veículos se chega à tarifa inicial. É esse preço que será leilado. Ganha a empresa que oferecer a menor tarifa. No segundo leilão da segunda etapa, o deságio médio foi próximo de 50% da tarifa máxima proposta. Em cada lote de concessão é montada uma modelagem diferente, de acordo com a rodovia e suas características.

No Estado de São Paulo a modelagem foi diferente, vamos reproduzir um texto de um estudo do Wilson Cano³ para quem “Como tratado anteriormente, os novos concessionários além de serem responsáveis pela operação e manutenção de rodovias, também o seriam pelos investimentos em prolongamentos, duplicações, terceira faixa e outras obras de melhoria das rodovias que se fizessem necessárias. Tudo isso financiado através da receita obtida com o pedágio. Como preparativos para atrair o capital privado para o PCR, já em 1995 o governo do Estado promoveu alterações significativas na política de fixação da tarifa dos pedágios, tais como:

- O estabelecimento de uma base quilométrica de R\$ 0,04/Km por eixo unidirecional do veículo comercial (Jul/95), redundando daí um aumento de novas praças de pedágio,
- Diferenciação nos valores cobrados de veículos comerciais e de veículos de passeio, fixando-se em princípio, a relação de 2 para 1; e
- A correção anual do valor estipulado na base quilométrica com base na variação do IGP-M/FGV.

Em tese, a nova Tarifa Quilométrica representa o valor por km de rodovia necessário para cobrir custos de operação, conservação e parte da amortização dos investimentos em obras, além de cobrir também o Sistema de Ajuda ao Usuário – SAU, que oferece gratuitamente socorro mecânico, guincho, socorro médico e remoção de acidentados. A tarifa dos pedágios, portanto, ficou sendo o valor da tarifa quilométrica multiplicada pela extensão do trecho de cobertura da praça de pedágio – TCP.

$$\text{Tarifas (R\$)} = \text{Tarifa Quilométrica (R\$/km)} \times \text{TCP (km)}$$

A estrutura tarifária é baseada em três premissas:

- Categoria da Rodovia em função do conforto, segurança e confiabilidade que ela oferece:
 - R1: Pista Dupla com canteiro central ou sistema rodoviário. Mais de duas pistas por sentido.

³ CANO, Wilson **Crise e Principais Transformações Sócio-Econômicas Estado de São Paulo: 1980-2004**, mimeo, 2006.

- R2: Pista dupla com canteiro central, barreira física ou visual. Com até duas pistas por sentido.
- R3: Pista Simples. Com uma ou mais pista por sentido.
- Categoria do veículo: passeio e de carga.
- Distância por Km utilizado ou colocado a sua disposição, representado pelo TCP – Trecho de Cobertura do Pedágio.

Essa tarifa é atualizada anualmente pela variação do IGP-M, no período dos 12 meses anteriores (maio a junho de cada ano) à vigência da nova tarifa que ocorre sempre a partir de 1º de julho.

Cabe ressaltar que tanto as definições do critério de utilização da tarifa com base quilométrica em 1995⁴, como de seu valor inicial foram feitas de forma arbitrária e atabalhoada, prevalecendo o interesse político e a pressa em privatizar, sem levar em conta critérios como o da modicidade tarifária, uma vez que, uniformizou custos de rodovias totalmente distintas. Segundo a CPI dos Pedágios, realizada pela Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo em 2000, a escolha do valor inicial se deu da seguinte maneira: *“Ao contrário do que se prevê na Lei de Concessões paulista, o Governo do Estado não partiu de uma planilha de custos para estabelecer o valor do pedágio em cada lote. Preferiu o então Secretário Plínio Assmann, com apoio do PED, adotar um estudo de custos da década de 70 do sistema Anchieta-Imigrantes e atualizá-lo pelo valor do dólar. Esse valor se aproximou dos valores cobrados no Sistema Anhanguera-Bandeirantes por quilômetro e foi generalizado para todos os 12 lotes que foram licitados.....Apesar da Lei nº 7.835 de 08/05/92, em seu artigo 13, ser bastante clara quanto à necessidade de desenvolvimento de uma planilha de custos para se estabelecer o preço do pedágio optou o governo por fixar a base quilométrica em R\$ 0,04 por quilometro por eixo unidirecional.....Para que se tenha um termo de comparação: na rodovia Anhanguera, para se alcançar o valor médio da situação existente na época, além de se elevar o valor cobrado por praça existente até R\$ 3,40 por eixo (bidirecional), foi necessário o aumento do número das praças de pedágio em 48%”.*

Quanto à diferenciação entre veículos comerciais e de passeio, inicia-se com base na concepção adotada pelo DNER⁵. Essa diferenciação considerava que cada eixo de um veículo comercial deveria pagar o equivalente ao veículo de passeio. O reajuste teve a concordância do

⁴ Esse método não foi nunca utilizado nem pelo DER nem pela DERSA.

⁵ Desenvolvida pelo DNER o conceito de tarifa básica de pedágio, é o aplicável a veículos de passeio, ficando os veículos comerciais - por exigirem custos de manutenção e operação maiores - submetidos às tabelas de multiplicadores.

FETCESP⁶ e na prática mais que duplicou o valor do pedágio para esses veículos, como mostra a Tabela 9.11.

TABELA 9.11: Evolução da Tarifa de Carro Passeio / Comercial Jul/94 a Jul/99 (em R\$)

	94	95	96	97	98	99	Variação em 94-98
1 Tarifa (Passeio)	2,60	3,40	3,80	4,20	4,40	4,80	84,62 %
2 Tarifa (Comercial)	2,60	4,80 *	6,80	8,40	8,80	9,60	269,23 %

Fonte: D.O.E. e Comissão de Concessões

* Implantação da diferenciação na cobrança do pedágio foi escalonado ao longo de um ano (setembro/95 a setembro/96) representando 41,16% de aumento em 95 e 41,68% em 96.

Segundo relatos da CPI dos Pedágios, “a prática de uma relação tão elevada (2 para 1) nos valores cobrados por eixo de veículos não encontra paralelo em nenhum lugar do mundo. Na Itália, por exemplo, esta diferença é de 2,5% por eixo. Nos EUA, na maior parte dos casos não há diferenciação sendo que nos demais casos a diferença se estabelece paulatinamente conforme o tamanho do veículo” ”.

Fica evidente que não houve um estudo para definir o valor quilométrico da tarifa. Partiu-se de uma premissa que elevou os valores, aumentando em muito o preço das tarifas de pedágio para facilitar a concessão. Essa tarifa, posteriormente, sofreria reajustes pelo IGP-M, como o ocorrido no ano de 2003, de 32%.

Esse é um dos fatores que explicam porque a tarifa de pedágio vigente no Estado de São Paulo atualmente é a mais cara do Brasil e do mundo. Contribui também para isso o modelo imposto no Estado, em que é cobrada a outorga da empresa e embutida na tarifa cobrada pelas concessionárias.

A tabela abaixo apresenta bem as diferenças entre o modelo federal e o estadual

⁶ Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo.

TABELA 6 – Dados das concessões federal e paulista

RODOVIA	ANO DA CONCESSÃO	KM	TARIFA TOTAL - R\$	CUSTO/KM	INVESTIMENTOS / R\$
FEDERAL - Governo FHC					
BR 116 - Presidente Dutra	1996	402	34,60	0,0861	6,737 bilhões*
FEDERAL - Governo LULA					
BR 116 - Regis Bittencourt	2008	401,6	9,00	0,0224	3,8 bilhões
BR 381 - Fernão Dias	2008	562	8,80	0,0157	3,4 bilhões
BR 153 - Transbrasiliana	2008	321,6	11,20	0,0348	1,5 bilhão
ESTADUAL - 1ª Etapa					
SP 150 - Anchieta	1998	111,80**	17,80	0,159	
SP 160 - Imigrantes	1998	117,08**	17,80	0,152	
SP 330 - Anhanguera	1998	439	58,10	0,132	
SP 348 - Bandeirantes	1998	160	21,70	0,135	
SP 280 - Castello Branco	1998	302	44,00	0,145	
SP 310 - Washington Luis	1998	300***	35,20	0,117	
Total 1ª Etapa					10,4 bilhões
ESTADUAL - 2ª Etapa					
SP 021 - Rodoanel Oeste	2008	33	1,30	0,039	804 milhões
SP 300 - Mal Rondon	2009	614	65,50	0,106	2,91 bilhões
SP 270 - Raposo Tavares	1998/2009	677	43,30	0,064	1,803 bilhão
SP 070 - Ayrton Senna e Gov. C. Pinto	2009	134,9	9,00	0,066	903 milhões

Fonte: Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da ANTT, ARTESP e Concessionárias

* Dados totais após 14 anos de concessão, segundo a concessionária NovaDutra. Para efeito comparativo deve ser levado em conta o volume de obras, pois enquanto os valores da NovaDutra estão atualizados, os demais estão apresentados em valores nominais do edital de licitação.

** No sistema Anchieta-Imigrantes a cobrança é unidirecional, a extensão da Anchieta é de 55,90 quilômetros e a da Imigrantes de 58,54 quilômetros. No cálculo apresentado foi levado em conta a viagem de ida e volta.

A tabela mostra que os pedágios federais são muito mais baratos do que os cobrados no Estado de São Paulo. A tarifa cobrada na Rodovia Fernão Dias chega a ser 10 vezes menor do que a do sistema Anchieta-Imigrantes, 9 vezes mais barata do que o da Castelo Branco, 7 vezes menor do que a da Washington Luis. Mesmo quando comparamos com as rodovias da segunda etapa paulista, a federal é 6 vezes menor do que a Marechal Rondon e 4 vezes mais barata do que a Ayrton Senna.

Essa diferença fica mais evidente quando comparamos o custo de pedágio para o usuário em alguns trechos das rodovias federais e das paulistas.

Comparativo para custo de viagem no sistema federal e no paulista – carro de passeio

TABELA 7 – Comparação de custo de pedágio entre trechos de rodovias federais e estaduais

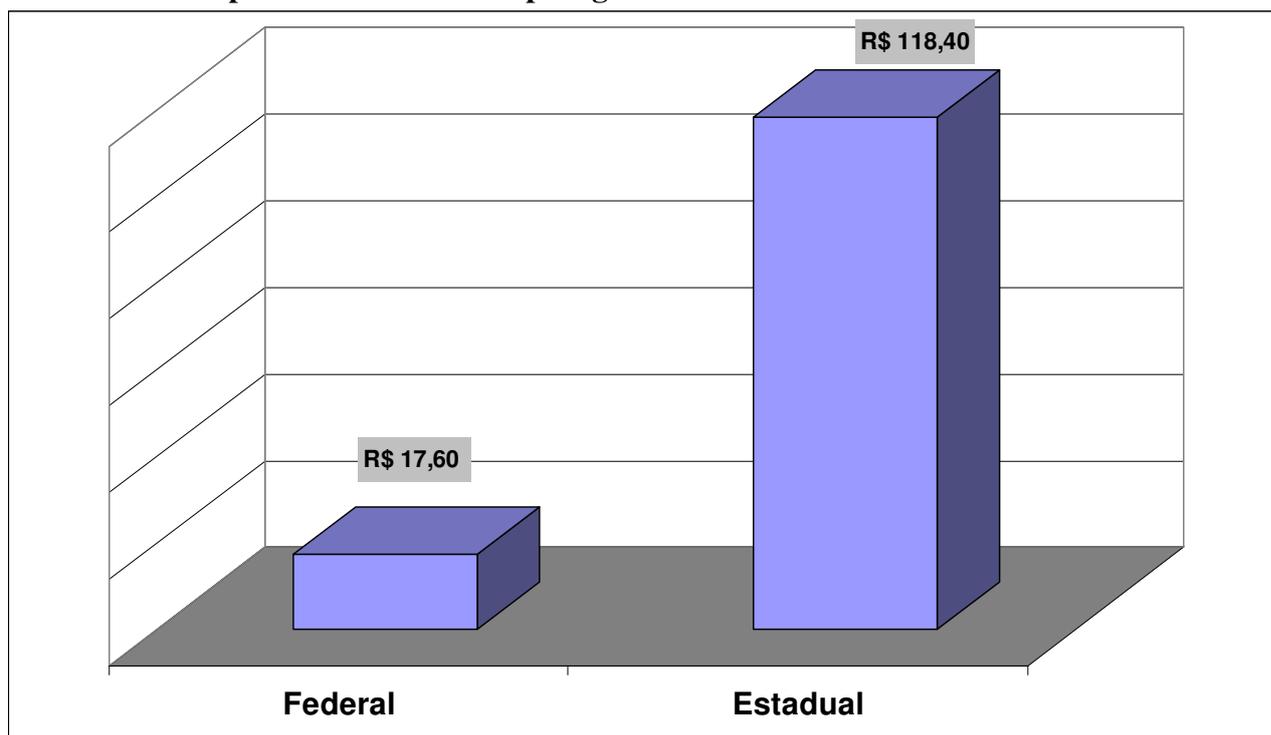
FEDERAL				
Percurso	Distância - KM	Custo Ida - R\$	Custo Volta - R\$	TOTAL
GOVERNO FHC				
São Paulo - Rio de Janeiro	402	34,60	34,60	69,60
GOVERNO LULA				
São Paulo - Belo Horizonte	562	8,80	8,80	17,60
São Paulo - Curitiba	401,6	9,00	9,00	18,00
Divisa do PR- Divisa MG	321,6	11,20	11,20	22,40
SÃO PAULO				
São Paulo - Sorocaba	70	8,40	7,00	15,40
São Paulo - Campinas	100	12,20	12,20	24,40
São Paulo - Santos*	117,08	17,80		17,80
São Paulo - Araçatuba	500	29,50	26,70	56,20
São Paulo - S.J. do R. Preto	440	56,90	61,50	118,40

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da ANTT e da ARTESP

* Quando estiver em funcionamento o oitavo pedágio, de Mairiporã; por enquanto na Rodovia Fernão Dias estão funcionando sete praças.

Como se observa diferença é muito grande. No modelo federal houve preocupação com a modicidade tarifária, enquanto no Estado de São Paulo não houve esse cuidado. Fazendo comparações, a viagem inteira (ida e volta) São Paulo a Belo Horizonte em rodovia federal, o usuário paga R\$ 17,60, já de São Paulo a São José do Rio Preto, em rodovia estadual, o motorista deixa nas praças de pedágio R\$ 118,40. Mesmo na rodovia Presidente Dutra, cuja licitação foi feita no governo de Fernando Henrique Cardoso, custo de viagem é menor em comparação com outras rodovias de São Paulo.

Gráfico 3 – Comparativo de custos de pedágio em rodovias federal e estadual



Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da ANTT e da ARTESP

Também pode ser observado, que o modelo implantado na gestão do presidente Lula é muito mais exitoso, do ponto de vista do usuário, do que o paulista e o federal da gestão do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002).

Os valores são muito diferentes quando se trata de caminhão que transporta as mercadorias que consumimos ou de ônibus rodoviários.

TABELA 8 - Comparativo Gasto em pedágio para uma viagem (ida e volta)

FEDERAL		
Percurso	Caminhão com 6 eixos - R\$	Ônibus rodoviário - R\$
GOVERNO FHC		
São Paulo - Rio de Janeiro	417,60	208,80
GOVERNO LULA		
São Paulo - Belo Horizonte	105,60	52,80
São Paulo - Curitiba	108,00	54,00
Divisa do PR- Divisa MG	134,40	67,20
SÃO PAULO		
São Paulo - Sorocaba	92,40	46,20
São Paulo - Campinas	146,40	73,20
São Paulo - Santos*	106,80	53,40
São Paulo - Araçatuba	337,20	168,60
São Paulo - S.J. do R. Preto	710,40	355,20

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da ANTT e da ARTESP

O custo dos pedágios é embutido no frete, que por sua vez é repassado às mercadorias. As rodovias pedagiadas, por estarem melhor preservadas, apresentam uma relação custo/benefício que aumenta a produtividade do transporte rodoviário e deve incidir em preços menores para os consumidores. Mas a partir de uma determinada tarifa de pedágio, o efeito se inverte e acaba tendo um impacto negativo na economia como um todo. Pedágios mais caros acabam diminuindo a competitividade dos produtos que transitam por essas rodovias. Poderíamos afirmar que o pedágio paulista aumenta o “**custo São Paulo**”, principalmente levando em conta que 90% do transporte feito no Estado é pelo modal rodoviário.

Um caminhão de 6 eixos, que roda 15.000 quilômetros ao mês (o que é normal segundo os transportadores) nas rodovias pedagiadas de São Paulo, pagará mensalmente R\$ 9.459,00⁷ de pedágio. No ano serão R\$ 113.508,00. Com combustível esse mesmo caminhão gastará anualmente R\$ 117.540,00⁸. O gasto de pedágio do caminhão é quase o mesmo do combustível.

⁷ Média de R\$ 0,63 (tarifa média quilométrica x 6) por quilômetro pago nas rodovias paulistas.

⁸ Média de 3 quilômetros por litro, com o litro custando R\$ 1,959.

Os consumidores pagam pedágio quando adquirem qualquer produto que tenha sido transportado numa rodovia pedagiada ou quando viajam em ônibus. A incidência é maior sobre as famílias de menor renda.

No Estado de São Paulo, linhas de ônibus intermunicipais, que atendem a população mais carente, apresentam as passagens mais caras porque tem embutida no preço, o custo do pedágio. As seguintes tabelas enfocando as três regiões metropolitanas⁹, Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, Região Metropolitana de Campinas - RMC e Região Metropolitana da Baixada Santista, mostram isto:

⁹ Infelizmente a Artesp não divulga os dados para as demais regiões do Estado de São Paulo.

TABELA 9 - Passagem de ônibus intermunicipal com incidência de pedágio na RMSP

DENOMINAÇÃO	EXTENSÃO -KM	TARIFA - R\$	PARCELA PEDAGIO - R\$	TARIFA + PARCELA PEDÁGIO - R\$
CAJAMAR(JORDANESIA)-SAOPAULO(LAPA)	38,062	3,60	0,60	4,20
CAJAMAR(JORDANESIA)-SAO PAULO(KM 25,7 VIA ANHANGUERA)	19,241	2,10	0,60	2,70
CAJAMAR(CENTRO)-SAO PAULO(LAPA)	33,39	3,60	0,60	4,20
CAJAMAR(CENTRO)-SP(KM.25,7-VIA ANHANGUERA)	15,294	2,10	0,60	2,70
BARUERI(CENTRO)-SP(METROARMENIA)V.BARUERI(ALPHAV/TAMBORE)	35,393	5,85	0,55	6,40
CAJAMAR(VALU NOVO)-SAO PAULO(PERUS)	22,044	2,75	0,60	3,35
CAJAMAR(LAGO AZUL)-SAO PAULO(PERUS)	24,984	2,75	0,60	3,35
ITAPEVI(COHAB)-SAO PAULO(CAMPOS ELISEOS)VIA JANDIRA(CENTRO)	47,065	5,25	1,15	6,40
ITAPEVI(COHAB)-SP(TER.RODOV.TIETE)V.JANDIRA(CENTRO)-CIRCULAR	92,64	5,25	1,15	6,40
SANTANA DE PARNAIBA(VARZEA DE SOUZA)-SAO PAULO(LAPA)	30,584	3,60	0,60	4,20
SANTANA DE PARNAIBA(COUNAS DE ANHANGUERA)-SAO PAULO(LAPA)	25,714	3,50	0,60	4,10
SANTANA DE PARNAIBA(CIDADE SAO PEDRO)-SAO PAULO(LAPA)	31,938	3,70	0,50	4,20
SANTANA DE PARNAIBA(CIDADE SAO PEDRO)-SP(KM 25,7 DA ROD. ANHANGUERA)	13,634	2,20	0,50	2,70
SANTANA DE PARNAIBA(ALPHAVILLE 12-RES.BURLE MARX)-SP(METRO PARAISO)	37,59	5,85	0,55	6,40
SANTANA DE PARNAIBA(CENTRO)-SAO PAULO(METRO PARAISO)	42,154	5,85	0,55	6,40
SANTANA DE PARNAIBA(VARZEA DE SOUZA)-SAO PAULO(PINHEIROS)	37,532	3,50	0,50	4,00
SANTANA DE PARNAIBA(VARZEA DE SOUZA)-SAO PAULO(KM 25,7 VIA ANHANGUERA)	12,347	2,20	0,50	2,70
SANTANA DE PARNAIBA(CENTRO)-SAO PAULO(LAPA)	37,36	3,70	0,50	4,20
SANTANA DE PARNAIBA(CENTRO)-SP(ROD.ANHANGUERA KM 25,7)	16,872	2,20	0,50	2,70
BARUERI(TREVO ALPHAVILLE)-SP(TERM.RODOVIARIO BARRA FUNDA)VIA BARUERI(TAMBORE)	26,585	3,50	0,40	3,90
ARUJA(CENTRO)-GUARULHOS(JD.STA.MENA)	29,853	3,75	0,20	3,95
INTEGRACAO COM LINHA 141 SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(J.S.MENA)	46,287	4,25	0,20	4,45
INTEGRACAO COM LINHA 277 SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(J.S.MENA)	46,287	4,25	0,20	4,45
ARUJA(MIRANTE)-GUARULHOS(JD.SANTA MENA)V.ARUJA(JD.PINHEIRINHO)	32,057	3,75	0,20	3,95
ARUJA(CENTRO)-SAO PAULO(METRO ARMENIA)	40,083	4,20	0,20	4,40
INTEGRACAO COM LINHA 141 SANTA ISABEL (CENTRO)-GUARULHOS (JD.STA.MENA)	56,83	4,60	0,20	4,80
INTEGRACAO COM LINHA 277 SANTA ISABEL (CENTRO)-GUARULHOS (JD.STA.MENA)	56,83	4,60	0,20	4,80
SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(METRO ARMENIA)	57,81	4,65	0,35	5,00
SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(CENTRO)-CIRCULAR	91,372	4,35	0,35	4,70
STA.ISABEL(CENTRO)-SP(T.R.TIETE)V.ARUJA(CENTRO)	62,623	10,80	0,70	11,50
ARUJA(CENTRO)-SP(TERM.RODOVIARIO TIETE)	40,957	6,95	0,70	7,65
SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(RODOV.DO TIETE)	56,808	10,80	0,70	11,50
ARUJA(TREVO DE ARUJA)-SAO PAULO(RODOV.DO TIETE)	36,367	6,95	0,70	7,65
ARUJA(MIRANTE)-SP(METRO ARMENIA)V.ARUJA(JD.PINHEIRO)	42,288	4,20	0,20	4,40
ARUJA(P.RODRIGO BARRETO)-SP(METRO ARMENIA)	42,03	4,20	0,20	4,40
INTEGRACAO COM LINHA 141 ARUJA (SANTA ISABEL)-SP(METRO ARMENIA)	56,83	4,60	0,20	4,80
INTEGRACAO COM LINHA 277 ARUJA(SANTA ISABEL)-SP(METRO ARMENIA)	56,83	4,60	0,20	4,80
ARUJA(PQ.RODRIGO BARRETO)-GUARULHOS(JD.STA.MENA)	32,482	3,75	0,20	3,95
INTEGRACAO COM LINHA 141 SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(J.S.MENA)	46,287	4,25	0,20	4,45
INTEGRACAO COM LINHA 277 SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(J.S.MENA)	46,287	4,25	0,20	4,45
ARUJA(CENTRO)-GUARULHOS(RODOV.PASSAG.AERO.INTERN.SP)-CIRCULAR	55,49	3,45	0,20	3,65
JUQUITIBA(BARNABES)-ITAP.SERRA(VALO VELHO)S.L.SERRA(CENTRO)	68,425	2,35	0,10	2,45
INTEGRACAO COM LINHA 032-JUQUITIBA(BARNABES)-SP(PINHEIROS)	88,166	4,70	0,10	4,80
JUQUITIBA(CENTRO)-ITAP.SERRA(VALO VELHO)S.L.SERRA(CENTRO)	56,502	2,35	0,10	2,45
INTEGRACAO COM LINHA 032-JUQUITIBA(CENTRO)-SP(PINHEIROS)	75,416	4,70	0,10	4,80
INTEGRACAO COM 030TROP-SP(PINHEIROS)-JUQUITIBA(BARNABES)	88,166	4,70	0,10	4,80
INTEGRACAO COM 030VP1-SP(PINHEIROS)-JUQUITIBA(CENTRO)	75,416	4,70	0,10	4,80
S.L.SERRA(V.RITA SOARES)-TABOAO DA SERRA(LARGO TABOAO)V.EMBU(CENTRO)	40,736	2,95	0,10	3,05
JUQUITIBA(T.ROD.METROP.)-SP(T.R.TIETE)V.S.LOURENCO DA SERRA	78,203	6,55	0,20	6,75
INTEGRACAO COM LINHA 115-SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(T.M.ARMENIA)	46,287	4,25	0,25	4,50
INTEGRACAO COM LINHA 166 STA.ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(JD.STA.MENA)	56,83	4,60	0,25	4,85
INTEGRACAO COM LINHA 530-SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(JD.STA.MENA)	56,83	4,60	0,25	4,85
INTEGRACAO COM LINHA 537-SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(T.M.ARMENIA)	46,287	4,25	0,25	4,50
MOGI DAS CRUZES(T.R.GERALDO SCAVONE)-SP(T.R.TIETE)V.ARUJA	64,501	10,60	0,25	10,85
ARUJA(CENTRO)-SP(T.R.TIETE)	39,664	6,80	0,25	7,05
GUARAREMA(CENTRO)-SP(T.R.TIETE)	82,623	12,70	0,40	13,10
SUZANO(CENTRO)-SAO PAULO(T.R.TIETE)V.ITAQUAQUECETUBA	47,684	8,40	0,40	8,80
ITAQUAQUECETUBA(RANCHO GRANDE)-SAO PAULO(RODOV.TIETE)	41,821	7,60	0,40	8,00
ITAQUAQUECETUBA(RANCHO GRANDE)-SP(RODOV.TIETE)	41,542	7,60	0,40	8,00
INTEGRACAO COM LINHA 115-SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(T.M.ARMENIA)	46,287	4,25	0,25	4,50
INTEGRACAO COM LINHA 166-SANTA ISABEL(CENTRO)-GUARULHOS(JD.STA.MENA)	56,83	4,60	0,25	4,85
INTEGRACAO COM LINHA 530-ARUJA(SANTA ISABEL)-GUARULHOS(JD.SANTA MENA)	56,83	4,60	0,25	4,85
INTEGRACAO COM LINHA 537-SANTA ISABEL(CENTRO)-SAO PAULO(T.M.ARMENIA)	46,287	4,25	0,25	4,50
FERRAZ DE VASCONCELOS(EST.FERRAZ VASC.)-SP(RODOV.TIETE)	49,979	8,40	0,40	8,80
ITAQUAQUECETUBA(RANCHO GRANDE)-SAO PAULO(RODOV.TIETE)	42,325	7,60	0,40	8,00

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT, a partir de dados da EMTU

TABELA 10- Passagem de ônibus intermunicipal com incidência de pedágio na RMC

DENOMINAÇÃO	EXTENSÃO - KM	TARIFA - R\$	PARCELA PEDÁGIO - R\$	TARIFA + PARCELA DE PEDÁGIO - R\$
AMERICANA(CENTRO)-CAMPINAS(TERM.MULTIMODAL RAMOS DE AZEVEDO)	38,319	5,95	0,65	6,60
AMERICANA(CENTRO)-SUMARE(NOVA VENEZA)	20,388	3,75	0,65	4,40
AMERICANA(T.R.AMERICANA)-CAMPINAS(TERM.MULTIMODAL RAMOS DE AZEVEDO)	34,404	5,30	0,65	5,95
AMERICANA(T.R.AMERICANA)-SUMARE(NOVA VENEZA)	16,473	2,95	0,65	3,60
AMERICANA(CENTRO)-CAMPINAS(TERM.MULTIMODAL RAMOS DE AZEVEDO)V.FATEC-AMERICANA	38,457	5,95	0,65	6,60
AMERICANA(CENTRO)-SUMARE(NOVA VENEZA)	20,155	3,75	0,65	4,40
ITATIBA(T.R.ITATIBA)-CAMPINAS(T.R.CAMPINAS)UNIV.S.FRANCISCO	39,112	5,95	0,80	6,75
ITATIBA(TERM.ROD.ITATIBA)-VALINHOS(USINA SALTO GRANDE)	15,239	2,95	0,80	3,75
JAGUARIUNA(JOAO NASSIF)-CAMPINAS(BOTAFOGO)	40,993	3,50	0,50	4,00
JAGUARIUNA(JOAO NASSIF)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.JAGUARIUNA(FACULD.JAGUARIUNA-CAMPUS II)	43,193	3,50	0,50	4,00
PEDREIRA(T.ROD.PEDREIRAJ-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.JAGUARIUNA)	57,145	4,50	0,50	5,00
JAGUARIUNA(TERM.ROD.JAGUARIUNA)-CAMPINAS(BOTAFOGO)	42,124	3,50	0,50	4,00
STO.ANTONIO DE POSSE(JD.SÃO JUDAS)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.JAGUARIUNA	50,771	4,50	0,50	5,00
CAMPINAS(FAZENDA D OESTE)-JAGUARIUNA(TREVO DE JAGUARIUNA)	10,094	2,45	0,50	2,95
CAMPINAS(BOTAFOGO)-JAGUARIUNA(TREVO JAGUARIUNA)	27,606	2,90	0,50	3,40
CAMPINAS(BOTAFOGO)-JAGUARIUNA(TREVO HOLAMBRA)	36,895	3,10	0,50	3,60
CAMPINAS(ANHUMAS)-JAGUARIUNA(TREVO JAGUARIUNA)	16,396	2,60	0,50	3,10
CAMPINAS(ANHUMAS)-JAGUARIUNA(TREVO DE HOLAMBRA)	25,685	2,90	0,50	3,40
CAMPINAS(ANHUMAS)-SANTO ANTONIO DE POSSE(JD.SÃO JUDAS)	39,561	3,10	0,50	3,60
CAMPINAS(FAZENDA D OESTE)-JAGUARIUNA(TREVO HOLAMBRA)	19,383	2,60	0,50	3,10
CAMPINAS(FAZENDA D OESTE)-SANTO ANTONIO DE POSSE(JD.SÃO JUDAS)	33,259	3,00	0,50	3,50
JAGUARIUNA(SAO JOSE)-CAMPINAS(BOTAFOGO)	37,069	3,50	0,50	4,00
JAGUARIUNA(JOAO NASSIF)-CAMPINAS(BOTAFOGO)PUC I/UNICAMP	50,249	3,50	0,50	4,00
S.ANT.POSSE(CENTRO)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.GUEDES/ROD.JAGUARIUNA	49,964	3,85	0,50	4,35
JAGUARIUNA(TERM.ROD.JAGUARIUNA)-CAMPINAS(ANHUMAS)	18,27	2,60	0,50	3,10
VINHEDO(TERM.ROD.)-CAMPINAS(JD.SAO DOMINGOS)	23,172	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(CAPELA)-CAMPINAS(JD.SAO DOMINGOS)	17,04	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(TERM.ROD.VINHEDO)-CAMPINAS(JD.SAO DOMINGO)V.VINHEDO(CAPELA)	25,03	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(TERM.ROD.)-CAMPINAS(AERO.INTERN. DE VIRACOPOS)	25,45	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(TERM.ROD.VINHEDO)-CAMPINAS(JD.CAMPO BELO)	21,996	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(TERM.ROD.VINHEDO)-CAMPINAS(JD.CAMPO BELO)V.CAMPINAS(J.S.DOMINGOS)	26,15	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(T.RODOV.VINHEDO)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.ROD.ANHANGUERA SP 330	27,965	2,50	0,40	2,90
VINHEDO(CAPELA)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.ROD.ANHANGUERA SP 330	25,61	2,50	0,40	2,90
A.NOGUEIRA(CDHU)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.JAGUARIUNA(TREVO ROD.SP340)/HOLAMBRA(CENTRO)	64,861	5,65	0,55	6,20
CAMPINAS(BOTAFOGO)-JAGUARIUNA(TREVO JAGUARIUNA)	28,669	2,95	0,55	3,50
CAMPINAS(BOTAFOGO)-HOLAMBRA(CENTRO)	43,549	3,55	0,55	4,10
INDAIATUBA(T.ROD.INDAIATUBA)-CAMPINAS(BOTAFOGO)	30,157	3,05	0,55	3,60
INDAIATUBA(T.ROD.INDAIATUBA)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.CAMPINAS(AEROP.INTER.VIRACOPOS)	35,365	3,05	0,55	3,60
COSMOPOLIS(T.RODOV.COSMOPOLIS)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.PAULINIA(ROD.GALMILTON TAV.DESOUZA)/CAMPINAS(BR.GERALDC)	40,677	3,40	0,50	3,90
COSMOPOLIS(T.ROD.COSMOPOLIS)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.PAULINIA(ROD.GAL.MILTON TAV.DESOUZA)/CAMPINAS(BR.GERALDO-SE)	40,837	3,40	0,50	3,90
ARTUR NOGUEIRA(CORAÇÃO CRIANÇA)-CAMPINAS(BOTAFOGO)V.ROD.GEN.MILTON T. SOUZA SP-332	52,505	4,50	0,50	5,00
COSMOPOLIS(T.ROD.COSMOPOLIS)-CAMPINAS(UNICAMP)V.PAULINIA(T.ROD.)	36,165	3,15	0,50	3,65
COSMOPOLIS(VILA FONTANA)-ENG.COELHO(T.ROD.)V.ARTUR NOGUEIRA	28,425	2,70	0,25	2,95
COSMOPOLIS(VILA FONTANA)-ENG.COELHO(T.ROD.)V.ENG.COELHO(COLEGIO ADVENTISTA)	34,137	2,70	0,25	2,95
PAULINIA(PAULINIA ROD.SHOP.)-COSMOPOLIS(T.ROD.COSMOPOLIS)	22,35	2,70	0,50	3,20
INDAIATUBA(T.R.INDAIATUBA)-CAMPINAS(T.R.CAMPINAS)V.BOSCH	32,731	3,05	0,50	3,55
INDAIATUBA(T.R.INDAIATUBA)-VINHEDO(T.R.VINHEDO)V.CAMPINAS(AERO.INTERN.VIRACOPOS)	37,862	3,00	0,75	3,75
INDAI ATUBAft. R. INDAI ATUBA)-CAMPI N AS(AERO. INTERN. VIRACOPOS)	18,105	2,60	0,50	3,10
CAMPINAS(AERO.INTERN.VIRACOPOS)-VINHEDO(TERM.ROD.VINHEDO)	19,756	2,50	0,40	2,90
INDAI ATUBAft. R. INDAI ATUBA)-CAMPI N AS(AERO. INTERN. VIRACOPOS)	18,105	2,60	0,50	3,10

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT, a partir de dados da EMTU.

TABELA 11 - Passagem de ônibus intermunicipal com incidência de pedágio na RMBS

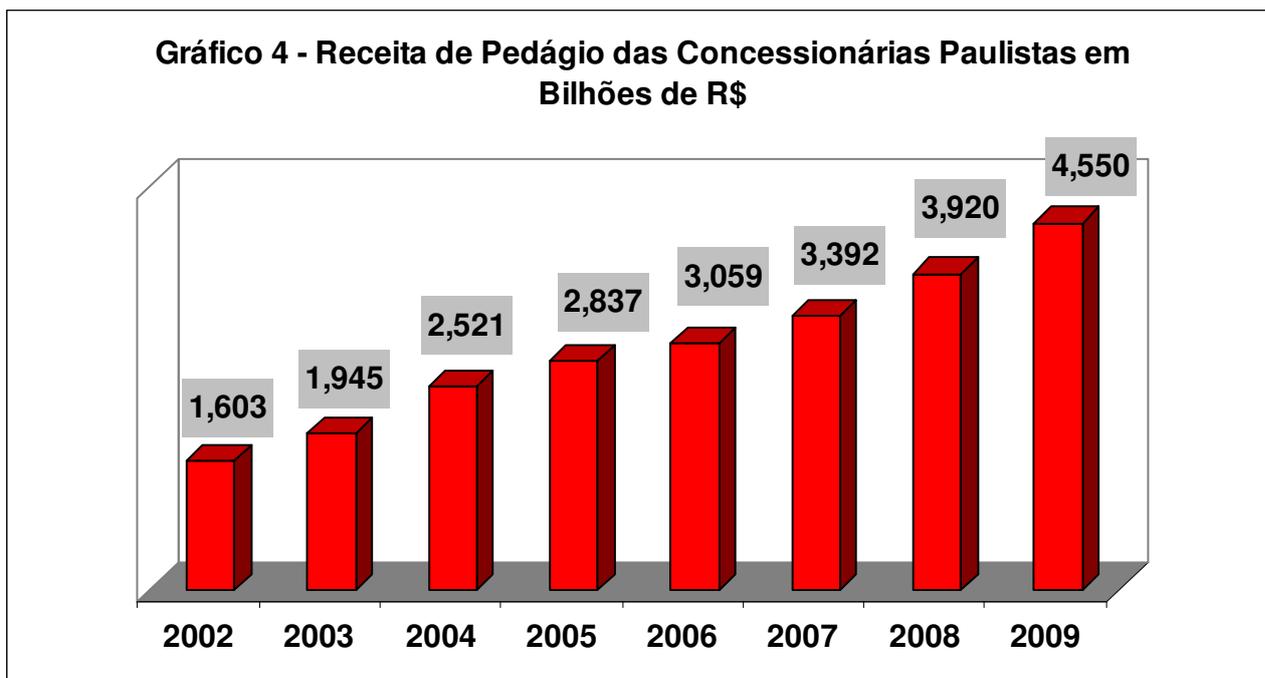
DENOMINAÇÃO	EXTENSÃO	TARIFA	PARCELA PEDÁGIO	TARIFA + PARCELA DE PEDÁGIO*
GUARUJA(FERRY BOAT)-CUBATAO(JD.CASQ.)V.CUBATAO(COSIPA/J.N.REPUBLICA	55,948	4,70	0,75	5,45
S.VICENTE(PQ.BANDEIRAS II)-CUBATAO(COSIPA)V.VILA EMA/SP-170	35,386	3,35	0,35	3,70
SAO VICENTE(HUMAITA)-CUBATAO(COSIPA)	25,785	2,90	0,35	3,25
SAO VICENTE(HUMAITA)-SANTOS(PAQUETA)V.ROD.ANCHIETA	27,9	2,90	0,35	3,25
SAO VICENTE(PQ.CONTINENTAL)-SANTOS(PAQUETA)V.ROD.ANCHIETA	27,16	2,90	0,35	3,25
SAO VICENTE(HUMAITA)-SANTOS(PAQUETA)V.ROD.ANCHIETA	29,113	2,90	0,35	3,25
S.VIC.(V.EMA)-CUBATAO(CTO)V.S.VIC(JD.R.BCO,PQ CONT,HUMAITA)	28,56	2,75	0,35	3,10

Fonte: Elaboração da Assessoria da Liderança da Bancada do PT, a partir de dados da EMTU

O governo do Estado de São Paulo chegou a afirmar que o pedágio só atingia a classe média, mas pode-se observar que ele incide mais fortemente sobre a população de menor renda. Em algumas linhas do transporte intermunicipal o pedágio embutido na passagem chega a 14% do preço total. Em algumas linhas o usuário paga R\$ 0,70 a mais na viagem. Esse passageiro no final de um ano terá gasto de R\$ 420,00 com pedágio, embutido na passagem do ônibus.

9 – Receitas das concessionárias crescem exponencialmente

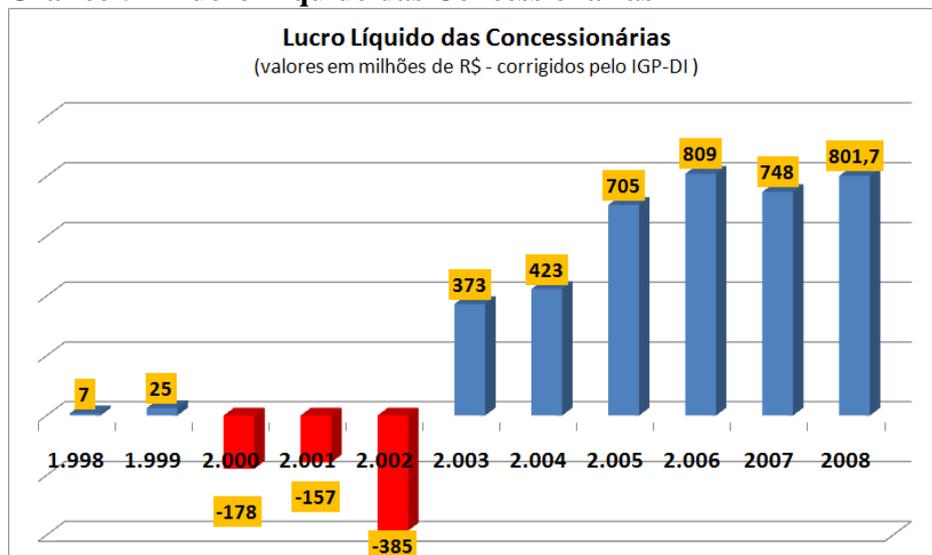
No ano de 2009 as concessionárias paulistas arrecadaram 4,55 bilhões em pedágios, segundo dados da Artesp. A receita tem crescido de forma exponencial, com aumento das tarifas e do número de praças. Em relação ao ano de 2002, o crescimento foi de 183%



Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança da Bancada do PT, a partir de dados da ARTESP e das Concessionárias

A variação do lucro líquido das concessionárias também acompanhou a evolução das receitas. Aumentou em 114% do ano de 2003 ao de 2008.

Gráfico 5 – Lucro Líquido das Concessionárias



Fonte: Elaboração da Assessoria de Finanças da Liderança da Bancada do PT na ALESP, a partir de dados da ARTESP e das Concessionárias

No período de 2003 a 2008, as concessionárias paulistas tiveram um lucro líquido agregado de R\$ 3,859 bilhões.

10 – Agência de regulação

No Estado de São Paulo quem gerencia e fiscaliza os contratos de concessão rodoviária é a Agência Reguladora de Transportes Públicos do Estado de São Paulo – ARTESP. Ela foi criada pela Lei Complementar Nº 914 de 2002.

A Artesp nunca levou em consideração o usuário. A Agência foi feita para defender os interesses das concessionárias, em detrimento do cidadão que viaja pelas rodovias paulistas.

A prorrogação dos contratos de concessão em 28 de dezembro de 2006 não levou em conta que esta possibilidade não estava prevista nos contratos. Sendo assim não podiam ser prorrogados. Houve um descumprimento do contrato em benefício das concessionárias, que tiveram por mais alguns anos garantidos os altos lucros que essa primeira etapa de concessão proporciona às empresas.

Houve quebra de contrato em benefício da empresa e prejuízo do usuário no pedagiamento da via expressa da Rodovia Castello Branco. O edital de licitação e o contrato não previam essas praças. O governo do Estado em troca da construção do sistema de acesso à Rodovia Anhanguera com a concessionária, permitiu a instalação dessas praças e o fechamento do acesso do Rodoanel em Osasco. O governador se julga no direito de aditar o contrato a qualquer momento, em acordo com a empresa e prejudicando os usuários, principalmente os que moram na região lindeira de Osasco, Carapicuíba e Barueri.

A Artesp¹⁰ também nunca questionou o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em benefício dos usuários. Com a evolução do indexador dos contratos, estes passaram a beneficiar as empresas privadas. As concessionárias passaram a ter um lucro acima da média da economia, o que claramente os desequilibrou. Se tivesse

¹⁰ Na concessão federal está previsto que a cada cinco anos os contratos serão revistos, o que pode incorporar os ganhos de produtividade nas tarifas, tornando-as mais baratas. Na concessão paulista essa prática é ignorada.

ocorrido o contrário, as empresas já teriam pedido o reequilíbrio em seu benefício. A Lei 8.666/93 de licitação prevê, que quando isso acontece, tanto em prol da empresa quando do Estado, é possível o reequilíbrio. Haveria um desconto em todas as praças de pedágio, beneficiando a população paulista.

O governo do Estado de São Paulo interferiu na Artesp, mudando o diretor – geral, no ano de 2007. Por decisão do governador o diretor financeiro passou para diretor geral e vice-versa, sendo que essa prática não está prevista na Lei Complementar N° 914/02.

A Artesp não tem mecanismos de controle externo como um conselho de usuários e desta forma fica sem prestar contas à sociedade.

11 – A experiência internacional

Nos Estados Unidos, a Rodovia Florida's Turnpike tem uma extensão de 740 quilômetros (460 milhas). Ela corta o Estado da Flórida e é pedagiada. É operada pela Florida Turnpike Enterprise, ligada ao Departamento de Transportes da Florida (FDOT). Foi feita uma simulação para saber qual o custo do pedágio para viajar num determinado trecho dessa rodovia.

TABELA 12 – Pedágio pago para percorrer 492 quilômetros na rodovia Florida's Turnpike na Florida

Trajetos - Veículo c/ dois eixos	Extensão KM	Custo R\$ ¹¹	Custo/KM	C/ SunPass	Custo/KM
H1 - us 1 (South Dixie Hwy) P/ M304 - Wildwood (us 301)	492,62	37,79	0,076	29,68	0,06

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da Florida Turnpike Enterprise

Na Florida's Turnpike há o SunPass que é um dispositivo colocado no automóvel que garante a passagem direta pelo pedágio. É como o Sem Parar que existe em São Paulo. Diferentemente do Sem Parar, o SunPass garante desconto médio de 20% para o usuário. O pedágio fica bem mais barato para quem o utiliza.

¹¹ Levando em consideração o dólar comercial de R\$ 1,783 do dia 02/03/2010.

Foi realizado um exercício, levando em consideração a mesma distância percorrida na rodovia da Florida, multiplicado pela tarifa quilométrica presente nas rodovias federais e estaduais de São Paulo e obtido a diferença entre viajar na Rodovia da Flórida e nas federais e paulistas.

TABELA 13 – Simulação para pedágio pago na rodovia da Flórida* e nas rodovias federais e paulistas

		Valor pago para rodar -492,62 KM - R\$	Diferença entre o valor pago para rodar na Flórida e nas rodovias federais e paulistas - em %
RODOVIA	CUSTO/KM - R\$		
FEDERAL - Governo FHC			
BR 116 - Presidente Dutra	0,0861	42,41	12
FEDERAL - Governo LULA			
BR 116 - Regis Bittencourt	0,0224	11,03	(-71)
BR 381 - Fernão Dias	0,0157	7,73	(-80)
BR 153 - Transbrasiliana	0,0348	17,14	(-55)
ESTADUAL - 1ª Etapa			
SP 150 - Anchieta	0,159	78,33	107
SP 160 - Imigrantes	0,152	74,88	98
SP 330 - Anhanguera	0,132	65,03	72
SP 348 - Bandeirantes	0,135	66,50	76
SP 280 - Castello Branco	0,145	71,43	89
SP 310 - Washington Luis	0,117	57,64	53
ESTADUAL - 2ª Etapa			
SP 021 - Rodoanel Oeste	0,039	19,21	(-49)
SP 300 - Mal Rondon	0,106	52,22	38
SP 270 - Raposo Tavares	0,064	31,53	(-17)
SP 070 - Ayrton Senna e Gov. C. Pinto	0,066	32,51	(-14)

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da ANTT, Artesp e Florida Turnpike Enterprise

* Valor pago na Florida's Turnpike é R\$ 37,79.

A tabela demonstra que viajar na Florida Turnpike é mais barato do que na maioria das rodovias paulistas. A diferença chega a mais que o dobro na Rodovia Anchieta e quase isso na Imigrantes. A exceção é o Rodoanel, a Marechal Rondon e a Ayrton Senna, que apresentam valores menores.

Nas rodovias federais, a exceção é a Presidente Dutra, que apresenta valor de pedágio superior em 12%.

Nas rodovias federais que fizeram parte da segunda etapa de concessão, os valores são bem inferiores aos pagos na Flórida. Viajar na Rodovia Florida Turnpike é 80% mais caro do que na Fernão Dias.

TABELA 14 – Pedágio por um caminhão na Florida's Turnpike

Trajetos - Veículo c/ seis eixos	Extensão - KM	Custo - R\$	Custo/KM	C/ SunPass	Custo/KM
H1 - us 1 (South Dixie Hwy) P/ M304 - Wildwood (us 301)	492,62	140,14	0,284	109,56	0,222

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da Florida Turnpike Enterprise

A seguir apresentamos a tabela com custos dos pedágios federais e paulistas para um caminhão com 6 eixos rodar 492,62 quilômetros e a diferença em relação à Rodovia Flórida's Turnpike e as federais e paulistas.

TABELA 15 – Simulação para pedágio pago na rodovia da Flórida* e nas rodovias federais e nas paulistas para um caminhão de 6 eixos

RODOVIA	CUSTO/KM - R\$	Valor pago para rodar 492,62 KM - R\$	Diferença entre o valor pago para rodar na Flórida e nas rodovias federais e paulistas - em %
FEDERAL - Governo FHC			
BR 116 - Presidente Dutra	0,5166	254,49	82
FEDERAL - Governo LULA			
BR 116 - Regis Bittencourt	0,1344	66,21	(-53)
BR 381 - Fernão Dias	0,0942	46,40	(-67)
BR 153 - Transbrasiliana	0,2088	102,86	(-27)
ESTADUAL - 1ª Etapa			
SP 150 - Anchieta	0,954	469,96	235
SP 160 - Imigrantes	0,912	449,27	221
SP 330 - Anhanguera	0,792	390,16	178
SP 348 - Bandeirantes	0,81	399,02	185
SP 280 - Castello Branco	0,87	428,58	206
SP 310 - Washington Luis	0,702	345,82	147
ESTADUAL - 2ª Etapa			
SP 021 - Rodoanel Oeste	0,234	115,27	(-18)
SP 300 - Mal Rondon	0,636	313,31	124
SP 270 - Raposo Tavares	0,384	189,17	35
SP 070 - Ayrton Senna e Gov. C. Pinto	0,396	195,08	39

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da Florida Turnpike Enterprise.

* Na Rodovia Florida's Turnpike o pedágio pago é R\$ 140,14.

A tabela demonstra que à exceção do Rodoanel que é mais barato, nas rodovias paulistas, os pedágios para caminhões são muito mais caros do que na Florida's Turnpike. Nas rodovias Anchieta, Imigrantes e Castello Branco, o custo é o triplo do apresentado na Florida. Na Rodovia Presidente Dutra, concedida em 1995, na primeira etapa, o custo é maior em 82%.

O caminhão nas rodovias federais, nas concessões da segunda etapa, paga menos do que na rodovia estadunidense. A diferença chega ser menor do que metade da Florida's Turnpike.

Vamos comparar agora com a rodovia que corta o Estado de Nova Iorque nos Estados Unidos, a New York State Thruway. Essa rodovia tem 798 quilômetros de extensão (496 milhas) e é a maior rodovia pedagiada dos Estados Unidos. A operação é estatal. A rodovia é operada pela New York State Thruway Authority (NYSTA).

TABELA 16 – Pedágio para viajar na New York Thruway

Trajetos - Veículo c/ dois eixos	Extensão	Custo - R\$	Custo/KM	E - ZPASS	Custo/KM	SPECIAL E ZPASS	Custo/KM
Exit 1 - Yonkers - Hall Place P/ Exit 61 - Ripley	798,61	40,56	0,0508	38,53	0,048		

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da NYTA

A seguir foi feita uma comparação, tendo como premissa, se as rodovias federais e paulistas tivessem a mesma extensão da New York Thruway. Também é apresentada a diferença do pedágio pago entre a rodovia estadunidense e as federais e paulistas.

TABELA 17 – Simulação de gasto com pedágio entre as rodovia New York State Thurway* e as rodovias federais e paulistas

RODOVIA	CUSTO/KM - R\$	Valor Pago para rodar 798,61 km - R\$	Diferença entre o valor pago para rodar em Nova Iorque e nas rodovias federais e paulistas - em %
FEDERAL - Governo FHC		798,61	
BR 116 - Presidente Dutra	0,0861	68,76	70
FEDERAL - Governo LULA			
BR 116 - Regis Bittencourt	0,0224	17,89	(-56)
BR 381 - Fernão Dias	0,0157	12,54	(-69)
BR 153 - Transbrasiliana	0,0348	27,79	(-31)
ESTADUAL - 1ª Etapa			
SP 150 - Anchieta	0,159	126,98	213
SP 160 - Imigrantes	0,152	121,39	199
SP 330 - Anhanguera	0,132	105,42	160
SP 348 - Bandeirantes	0,135	107,81	166
SP 280 - Castello Branco	0,145	115,80	186
SP 310 - Washington Luis	0,117	93,44	130
ESTADUAL - 2ª Etapa			
SP 021 - Rodoanel Oeste	0,039	31,15	(-23)
SP 300 - Mal Rondon	0,106	84,65	109
SP 270 - Raposo Tavares	0,064	51,11	26
SP 070 - Ayrton Senna e Gov. C. Pinto	0,066	52,71	30

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da ANTT, ARTESP e NYTA

* Para viajar na New York State Thurway, o usuário paga R\$ 40,56.

Assim como aconteceu na rodovia Florida's Turnpike, o custo de rodar nas rodovias paulistas, com exceção do Rodoanel é superior ao da New York State Thurway. Chega a ser o triplo na Rodovia Anchieta e Imigrantes e mais do dobro na Anhanguera, Castello Branco, Bandeirantes e Washington Luis.

Na rodovia federal, a Rodovia Presidente Dutra apresenta tarifa de pedágio superior em 70%. Nas demais, o custo é inferior, chegando a 69% mais barata na Rodovia Fernão Dias, do que na rodovia de Nova Iorque.

A seguir, o gasto com pedágio por um caminhão de 6 eixos na Rodovia New York State Thurway.

TABELA 18 – Custo de pedágio na Rodovia New York State Thurway – caminhão com 6 eixos

Trajetos - Veículo c/ dois eixos	Extensão	Custo - R\$	Custo/KM	E - ZPASS	Custo/KM	SPECIAL E - ZPASS	Custo/KM
Exit 1 - Yonkers - Hall Place P/ Exit 61 - Ripley	798,61	275,56	0,3453	249,95	0,31312	166,4	0,2085

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da NYTA

A tabela seguinte demonstra o gasto de pedágio para o mesmo percurso da rodovia de Nova Iorque nas rodovias federais e paulistas, assim como assinala as assimetrias.

TABELA 18 – Simulação de gasto com pedágio entre as rodovia New York State Thurway* e as rodovias federais e paulistas - caminhão com 6 eixos

RODOVIA	CUSTO/KM – R\$	Valor Pago para rodar 798,61 km - R\$	Diferença entre o valor pago para rodar em Nova Iorque e nas rodovias federais e paulistas - em %
FEDERAL - Governo FHC			
BR 116 - Presidente Dutra	0,5166	412,56	50
FEDERAL - Governo LULA			
BR 116 - Regis Bittencourt	0,1344	107,33	(-61)
BR 381 - Fernão Dias	0,0942	75,23	(-73)
BR 153 - Transbrasiliana	0,2088	166,75	(-39)
ESTADUAL - 1ª Etapa			
SP 150 - Anchieta	0,954	761,87	176
SP 160 - Imigrantes	0,912	728,33	164
SP 330 - Anhanguera	0,792	632,50	130
SP 348 - Bandeirantes	0,81	646,87	135
SP 280 - Castello Branco	0,87	694,79	152
SP 310 - Washington Luis	0,702	560,62	103
ESTADUAL - 2ª Etapa			
SP 021 - Rodoanel Oeste	0,234	186,87	(-32)
SP 300 - Mal Rondon	0,636	507,92	84
SP 270 - Raposo Tavares	0,384	306,67	11
SP 070 - Ayrton Senna e Gov. C. Pinto	0,396	316,25	15

Fonte: Elaboração da Assessoria de Transportes da Liderança do PT, a partir de dados da ANTT, ARTESP e NYTA

* O caminhão New York State Thurway deixa o equivalente a R\$ 275,56 nos pedágios.

Assim como aconteceu na simulação da Rodovia Florida's Turnpike, o valor gasto por um caminhão com 6 eixos em pedágios nas rodovias paulistas é superior ao pago para viajar na New York State Thurway. A exceção é o Rodoanel, mas supera o

dobro do pago em São Paulo ao de Nova Iorque. Lembrando que 90% do transporte de mercadorias no Estado é feito por caminhão. Os consumidores paulistas pagam mais pedágio embutido no frete das mercadorias que consomem do que os do Estado da Flórida e de Nova Iorque, nos Estados Unidos. A renda média das famílias é bem superior à renda média paulista.

Nas rodovias federais também há simetria com que a rodovia da Flórida. A Rodovia Presidente Dutra, licitada no governo de Fernando Henrique Cardoso, apresenta um custo maior do o da rodovia em Nova Iorque.

Nas concessões federais, realizadas no governo Lula, o custo com pedágio é bem inferior ao apresentado na New York State Thurway. Na Rodovia Fernão Dias chega a ser 73% menor.

Conclusão

As rodovias do Estado de São Paulo sempre estiveram entre as melhores do país, muito antes delas estarem sob concessão privada. O governo do Estado martela a tese de que as rodovias são boas por estarem sob gestão privada, o que não é verdade. As rodovias que fizeram parte da primeira etapa de concessão paulista, cortam as regiões mais ricas do Estado e todas já eram duplicadas.

Os pedágios cobrados no Estado de São Paulo são muito caros. A população percebe claramente isso, tanto que quando há pesquisa sobre as rodovias paulistas, é assinalada a qualidade delas, mas ressaltado que as tarifas cobradas para andar nelas são altas. Os pedágios paulistas chegam a ser dez vezes mais caros do que os federais, quando comparamos com as rodovias que cortam o Estado e concedidas na segunda etapa de concessão do governo federal. Quando comparamos com a rodovia Florida's Turnpike, do Estado da Flórida, e a New York State Thruway, de Nova Iorque nos Estados Unidos, as rodovias de São Paulo continuam muito mais caras, com algumas exceções.

Os caminhões também pagam pedágio menor para trafegar na rodovia da Flórida e de Nova Iorque. Isso impacta que os consumidores desses estados pagam menos em pedágio, embutido nos fretes do que a população paulista. Apesar da renda desses estados estadunidenses ser muito superior à renda média do Estado de São Paulo.

Os fatores que fizeram com que o pedágio de São Paulo ficassem mais caros foram:

a) Elevação da tarifa básica – Não houve uma metodologia adequada antes da concessão. Não foi montada uma planilha com os custos de cada rodovia para definir a tarifa, segundo a Lei nº 7.835/92. O objetivo era conceder as rodovias o mais rápido possível, com um preço elevado para atrair as empresas para os leilões.

b) Indexação das tarifas ao IGP-M – Ocorreu na primeira etapa de concessão e este índice variou muito acima da inflação medida pelo IPCA. Na fase II da segunda etapa o erro foi mantido, pois o governo fixou a mesma tarifa base da primeira fase.

c) Concessão onerosa. O governo de São Paulo a partir do ano de 1998, tornou as rodovias paulistas em fonte de arrecadação orçamentária. Somente o governo Serra arrecadou R\$ 5,498 bilhões em outorgas onerosas. Os contribuintes paulistas pagam duas vezes pelas estradas, a primeira para construí-las, via impostos e a segunda para andar nelas, via pedágio.

d) Falta de racionalização – As rodovias foram divididas em número excessivo de lotes. A Anhanguera tem 4 concessionárias na sua extensão. Com isso aumenta o custo de administração. E mesmo com os pedágios caros cobrados, a duplicação do viaduto na SP-280 Castello Branco na Serra de Botucatu, não constou como obrigação da concessionária. O viaduto está sendo construído com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do governo federal, e com recursos orçamentários do Estado de São Paulo.

O governo federal, a partir do ano 2007, apresentou um modelo novo de concessão em que a modicidade tarifária era essencial. O preço da tarifa de cada lote foi planilhado de acordo com a rodovia, segundo a lei. O trecho da rodovia foi leiloado inteiro, pois assim os custos administrativos não se repetem como no modelo paulista. O indexador foi o IPCA, que reflete melhor a variação da inflação no Brasil. Há metas a serem atingidas pelas empresas, o que não consta no modelo paulista. O modelo instituiu a obrigação de investimentos, como a duplicação dos 31 quilômetros da Serra do Cafezal, na BR 116 – Régis Bittencourt.

O resultado da licitação do governo federal foi a possibilidade de viajar em rodovias cada vez melhores com tarifas de pedágio baixas. O trajeto de São Paulo a Belo Horizonte, em rodovia duplicada, terá o nível das melhores rodovias paulistas, custando 85% mais barato. Essa rodovia já entrou entre as melhores na pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes do ano, de 2009.

Pode-se afirmar, a partir dos dados apresentados nesse estudo que os pedágios cobrados no Estado de São Paulo são excessivamente altos, levando em comparação os pedágios cobrados nas rodovias federais do Brasil, no Estado da Flórida e em Nova Iorque nos Estados Unidos.

De certa forma, apesar do povo paulista não ter a mesma renda do chamado “primeiro mundo”, as tarifas de pedágio do Estado de São Paulo são maiores do que os cobrados por países desenvolvidos.

Chama também a atenção nesse tema, a interdição do debate sobre os pedágios paulistas. Esse tema não é pautado pela imprensa paulista.

BIBLIOGRAFIA

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, vários editais publicados no sítio www.antt.gov.br

Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP, vários editais e planilhas publicadas no sítio www.artesp.sp.gov.br;

Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, **CPI dos Pedágios**, São Paulo, 2000.

CANO, Wilson, **Crise e Principais Transformações sócio-Econômicas do Estado de São Paulo: 1980-2004**, mimeo, 2006.

CARVALHO, Carolina Corrêa de Carvalho *ET alii*, **Modelo Brasileiro e Internacional de Concessão Rodoviária**, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

MACHADO, K., **Concessões de rodovias: mito e realidade**. São Paulo: Prêmio, 2002.

Fontes:

Jornal O Estado de São Paulo

Sítio da Flórida Turnpike Enterprise, www.floridaturnpike.com

Sítio da New York Thruway State Authority, www.nysthruway.gov

Sítio do DNIT, www.dnit.gov.br

Sítio do DER-SP, www.der.sp.gov.br

Sítio da EMTU. www.emtu.sp.gov.br

**LIDERANÇA DA BANCADA DO PARTIDO DOS TRABALHADORES NA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
DE SÃO PAULO**

Líder: Deputado Rui Falcão



Deputados (as) Estaduais do PT

Adriano Diogo

www.adrianodiogo.com.br
(11) 3886 6845/6850
adiogo@al.sp.gov.br

Ana do Carmo

(11) 3886 6548/6553
anadocarmopt@al.sp.gov.br

Ana Perugini

www.anaperugini.com.br
(11) 3886 6678/6680
aperugini@al.sp.gov.br

Antonio Mentor

www.antoniommentor.com.br
(11) 3886 6753/6754
amentor@al.sp.gov.br

Beth Sahão

www.bethsahao.com.br
(11) 3886 6643/6657
bsahao@al.sp.gov.br

Carlinhos Almeida

www.carlinhosalmeida.com.br
(11) 3886 6741/6759
gabinetes@carlinhos.org

Donisete Braga

www.donisetebraga.com.br
(11) 3886 6784/6886
dpbraga@al.sp.gov.br

Enio Tatto

www.eniotatto.com.br
(11) 3886 6950/6944
eniotatto@al.sp.gov.br

Fausto Figueira

www.faustofigueira.com.br
(11) 3886 6689/6693
fausto@faustofigueira.com.br

Hamilton Pereira

www.hamiltonpereira.org.br
(11) 3886 6952/6953
gabinete@hamiltonpereira.org.br

José Candido

www.josecandido.com.br
(11) 3886 6836/6860
josecandido@al.sp.gov.br

José Zico Prado

www.josezico.com.br
(11) 3886 6634/6666
gabinete@josezico.com.br

Marcos Martins

www.marcosmartinspt.com.br
(11) 3886 6241/6242
mmartins@al.sp.gov.br

Maria Lúcia Prandi

www.marialuciaprandi.com.br
(11) 3886 6848/6854
mlprandi@marialuciaprandi.com.br

Roberto Felício

www.robertofelicio.org
(11) 3886 6768/6769
rfelicio@al.sp.gov.br

Rui Falcão

www.ruifalcao.com.br
(11) 3886 6776/6777
rfalcao@al.sp.gov.br

Simão Pedro

www.simaopedro.com.br
(11) 3886 6658/6642
spedro@al.sp.gov.br

Vanderlei Siraque

www.siraque.com.br
(11) 3886 6865/6866
siraque@siraque.com.br

Vicente Cândido

www.vicentecandido.com.br
(11) 3886 6648/6652
vcandido@al.sp.gov.br

Elaboração e Produção

Evaristo Almeida

Revisão

Ricardo Guterman

Rosário Mendez

Arte

Silvana Cortez e Fernanda Fiot