



Câmara Municipal de Birigüi

Estado de São Paulo

MOÇÃO Nº **49/10**

Repúdio à política implementada pelo governo estadual em relação à concessão de tarifa e controle de praças de pedágio.

Senhor Presidente:

Respeitadas as formalidades de estilo, ouvido o Plenário, PROPOMOS a Vossa Excelência a inserção em ata dos trabalhos de MOÇÃO DE REPUDIO à política implementada em relação à concessão de tarifa e controle de praças de pedágio.

Os paulistas pagam os pedágios mais caros do mundo. A comparação pode ser feita com as rodovias federais, com as francesas, norte-americanas ou a que o leitor escolher. Se não bastasse, cerca de 25% das rodovias estaduais estão sob exploração de concessionárias privadas. Na França, país europeu com mais vias pedagiadas, este índice chega a 16%. Na malha pavimentada do governo federal, o índice é de 6%.

As rodovias paulistas já eram pedagiadas antes de 1998. Quem cobrava era uma empresa estatal. Em 1997 - sob gestão do Estado - havia 40 praças de pedágio. No ano seguinte, começam as concessões. Já em 2007, os pedágios chegaram a 143 no estado. Agora, em 2010, chegamos a 227. Em pouco mais de dez anos, os pedágios, no estado de São Paulo, se multiplicaram em mais de cinco vezes. A receita das concessionárias cresceu de forma exponencial. Ela saiu de R\$ 1,6 bilhão em 2002 e chegou aos R\$ 4,55 bilhões em 2009, um aumento de 183%, quase o dobro da inflação do período medida pelo IPCA.



Câmara Municipal de Birigüi

Estado de São Paulo

Os preços são brutais. Estudo elaborado pela assessoria de transportes da bancada do PT na Assembléia Legislativa, mostra um comparativo entre as tarifas cobradas nas rodovias federais e estaduais. A pesquisa aponta que a prática do governo tucano utilizada no setor de transporte foi o baixo nível de investimentos realizados desde 1995 e a utilização da malha rodoviária para fazer caixa por meio de concessões onerosas. Só o governo Serra instalou 82 praças. Essa política não é nova, vem desde FHC e foi aprofundada pelo governo Serra. A sistemática usada pelo governo estadual é tentar enganar a população, ao diminuir o preço de alguns pedágios, construindo novos em curta distância.

Incapaz de dar conta dos investimentos necessários para a modernização das rodovias, o governo de São Paulo optou, em 1996, pelo programa de concessões. Caberia à iniciativa privada cuidar da melhoria do asfalto, da duplicação de pistas, dos investimentos em sinalização e dos equipamentos de segurança. De fato, nestes quase 14 anos de programa, algumas estradas de São Paulo consolidaram-se como as mais modernas do país.

Pragmático, o paulista parece ter absorvido a conta que lhe foi entregue para pagar. Resistiu de forma tímida no início, mas depois incorporou a idéia segundo a qual é melhor pagar para circular em boa estrada do que esperar por uma melhoria prometida e sempre adiada. Animados por esse aparente conformismo, as concessionárias erraram na mão com a benção do governo do Estado. Cruzaram perigosamente a fronteira do bom senso que deve nortear toda prestação de serviço público, a ponto de reintroduzir na pauta de várias cidades a discussão sobre o modelo de concessão de rodovias. Autoproclamados craques em gestão, os tucanos promoveram em São Paulo o milagre da multiplicação das praças de pedágio. Eram 40 em 1997.

São 163 em 2010, com forte viés de alta. Enquanto a inflação cresceu 99% entre 1998 e 2009, as tarifas dos pedágios subiram 174%. Uma viagem de 454 km entre São Paulo e São José do Rio Preto custa R\$ 118,40. Entre a capital e Araçatuba, são R\$ 116.

Para o cidadão comum que viaja a passeio, uma exorbitância. Para a circulação de riquezas em nosso Estado, mais alguns quilos no pesado custo Brasil. Um caminhão com cinco eixos deixa R\$ 290,50 nos dez pedágios do complexo Anhanguera-Bandeirantes, o equivalente a 10,7% da despesa total da viagem.

Dados da Artesp, a agência que regula o setor, publicados na Folha de São Paulo (25/12), revelam que as concessionárias faturaram R\$ 4,55 bilhões em 2009, um crescimento expressivo de 17,3% sobre o ano anterior, número emblemático sobre a multiplicação geométrica de pedágios.



Câmara Municipal de Birigüi

Estado de São Paulo

Além de caro, vimos desmentida a promessa do saudoso governador Mario Covas de que o rodoanel não teria cobrança de tarifa. Pois bem: a inapetência do PSDB para tocar obras e enfrentar problemas resultou num pequeno trecho do rodoanel entregue para o usuário... com pedágio. E com a promessa solene de que os próximos trechos já estarão devidamente munidos das famosas cabines que não param de crescer no Estado.

Quanto à promessa do governador Covas, bem, essa ficou para a história. Os novos trechos nem foram entregues, mas o usuário já sabe que vai pagar entre R\$ 4,50 e R\$ 6, segundo contrato assinado com data para expirar em 2045. Com uma tarifa dessas, é capaz que o atual grupo político que domina a cena paulista há 14 anos consiga, finalmente, entregar o rodoanel completo.

Na Castelo Branco, construíram uma via paralela para desafogar o crescente e cada vez mais infernal trânsito proveniente de Alphaville. Nasceu em 2001 com um preço alto de R\$ 3,50 - na época, o pedágio mais caro do Estado. Agora, anos mais tarde, a concessionária resolveu democratizar: cobra pedágio na via nova e na via antiga.

Em Campinas, cujos limites transbordam para uma imensa e pujante região metropolitana, é impossível entrar ou sair da cidade sem pagar. Deslocamentos curtos, de pessoas que precisam ir para uma cidade vizinha, custam R\$ 3,50. Nem se discute aqui a óbvia preferência das concessionárias por rodovias prontas, cujas necessidades de obras e intervenções profundas eram mínimas. Não por acaso, a Bandeirantes foi uma "jóia da coroa" rapidamente privatizada.

Enquanto isso, para ficar em apenas um exemplo, a rodovia dos Tamoios, importante eixo que liga o Vale do Paraíba ao porto de São Sebastião, padece com faixas estreitas, péssima sinalização e constantes deslizamentos de encostas.

De nada adianta o governo do Estado trombetear a suposta aprovação do usuário com as rodovias. Há uma crescente insatisfação com o abuso dos pedágios, e não reconhecer esse problema é um erro grave. Segue anexo a esta moção o estudo feito pela assessoria técnica da Bancada do Partido dos Trabalhadores na Assembléia Legislativa de São Paulo para que os nobres pares possam analisar por si só a situação caótica e sem precedentes das rodovias estaduais e seus pedágios.

Os fatores que fizeram com que o pedágio de São Paulo ficasse mais caro foram:



Câmara Municipal de Birigüi

Estado de São Paulo

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.

Assim, requeremos seja enviado ao governo estadual, na pessoa do governador em exercício, Sr. Alberto Goldman, a presente **MOÇÃO DE REPUDIO**.

Câmara Municipal de Birigüi,

Em 5 de abril de 2010.

PAULO ROBERTO BEARARI,

VEREADOR.