



PEDÁGIO

Mitos e Fatos

ABCR
Associação Brasileira de
Concessionárias de Rodovias

PEDÁGIO

Mitos e Fatos

3ª edição, revista e atualizada

Outubro de 2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Pedágio : mitos e fatos / organizador Mario
Ernesto Humberg. -- 3ª ed. rev. e atual. --
São Paulo : Editora CLA, 2010.

1. Pedágios rodoviários - Brasil 2. Rodovias -
Brasil I. Humberg, Mario Ernesto.

10-08967

CDD-388.1140981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Pedágios rodoviários : Transportes
388.1140981

Prefácio	5
MITO 1. As praças de pedágio são definidas pelas concessionárias.....	7
MITO 2. Os moradores de municípios onde se localizam praças de pedágio não deveriam pagar tarifa	8
MITO 3. Os municípios podem proibir praças de pedágio em seu território	9
MITO 4. As concessionárias definem a data e o valor do reajuste das tarifas de pedágio	10
MITO 5. Deveria haver menos praças de pedágio	11
MITO 6. O pedágio afeta a todos, onerando as mercadorias.....	12
MITO 7. Não deveria haver pedágio em rodovias de pista simples	13
MITO 8. O pedágio desrespeita o direito de ir e vir previsto na Constituição.....	14
MITO 9. O pedágio atrasa o desenvolvimento regional.....	15
MITO 10. Concessão de rodovias é o negócio mais lucrativo que existe..	16
MITO 11. Os contratos são secretos, são caixa-preta; tudo é arranjado..	17
MITO 12. Não existe fiscalização sobre as concessionárias	18
MITO 13. É obrigatório oferecer rotas alternativas não pedagiadas.....	19
MITO 14. Não há razão para as diferenças de valor da tarifa	20
MITO 15. Muitas rodovias concedidas estão em mau estado	21
MITO 16. As concessionárias não cumprem os contratos.....	22
MITO 17. As ouvidorias não funcionam direito, não respondem	23
MITO 18. As concessionárias não dão comprovante de pagamento nas praças para evitar o controle.....	24

MITO 19. Os governos só privatizam as melhores rodovias	25
MITO 20. Já existem tributos que deveriam custear as rodovias – IPVA, CIDE	26
MITO 21. As concessionárias não desenvolvem tecnologia – tudo é antigo	27
MITO 22. A cobrança deveria ser proporcional à quilometragem percorrida	28
MITO 23. A cobrança eletrônica deveria reduzir a tarifa	29
MITO 24. Não deveria ser permitido cercar cidades com praças de pedágio	30
MITO 25. Motos não deveriam pagar pedágio, pois não afetam o pavimento.....	31
MITO 26. Não deveria ser cobrado eixo suspenso de caminhões que trafegam sem carga	32
MITO 27. As concessionárias deveriam controlar e evitar infrações de trânsito.....	33
MITO 28. Os serviços de atendimento encarecem o pedágio e não são importantes	34
MITO 29. O número de acidentes se mantém alto nas rodovias concedidas.....	35
MITO 30. O Código do Consumidor deveria ser aplicado às concessões	36
Termos Utilizados	37
Concessionárias associadas à ABCR.....	39

Pedágio: fundamental para a infraestrutura rodoviária

A grande maioria das pessoas reconhece que a concessão de rodovias, com a consequente cobrança de pedágio pelo seu uso, tem sido essencial para recuperar, ampliar e melhorar a qualidade das estradas. Persistem, no entanto, alguns mitos sobre o setor, explorados política e ideologicamente por adversários da iniciativa privada e por políticos que conhecem a realidade, mas acreditam que esse discurso tem força para se transformar em votos. Para contrapor a esses mitos os fatos reais, publicamos esta terceira edição atualizada de *Pedágio: Mitos e Fatos*.

Estudado desde o fim da década de 1980 para sustar a contínua deterioração do sistema rodoviário nacional ocasionada pela falta de recursos, e lançado em 1993 no governo Itamar Franco, o Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias transformou em rodovias de qualidade trechos que antes provocavam acidentes, elevavam custos operacionais e aumentavam o tempo de viagens, a ponto de receberem apelidos como “estrada da morte”. Essa melhoria se deu graças à cobrança de pedágio, com a aplicação, na infraestrutura rodoviária, dos recursos arrecadados, assim como a uma gestão profissionalizada e à adoção de novas tecnologias.

A cobrança de tarifa de pedágio pelo uso de rodovias vem sendo ampliada em todos os continentes, incluindo os países desenvolvidos da Europa, América do Norte e Oceania, os chamados Brics (Brasil, Rússia, Índia e China) e outras nações em desenvolvimento, pelas mesmas razões: insuficiência de recursos tributários devido ao aumento dos encargos de natureza social do governo e ao maior volume de tráfego, o que por sua vez requer mais agilidade na introdução de novas tecnologias de manutenção, melhorias e operação de rodovias.

Cobrar de quem usa rodovias é também uma forma de justiça social, pois mais de metade da população não as utiliza ou o faz raramente, especialmente as pessoas de menor renda, que não dispõem de veículos próprios, o que torna injusto usar tributos arrecadados dessa camada da população para manter as rodovias que ela não usa.

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, como entidade representativa de empresas prestadoras de um serviço de utilidade pública, entende que é parte de sua responsabilidade manter os usuários bem informados sobre o Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias e sua importância para o desenvolvimento do País.

Moacyr Servilha Duarte
Presidente

As praças de pedágio são definidas pelas concessionárias

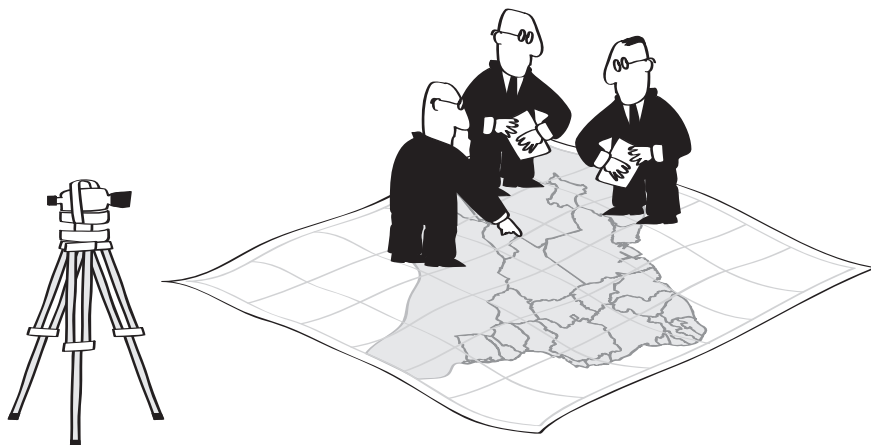
FATO

⇒ **É o poder público que define o número e o local das praças**

O local onde as praças vão ser instaladas é definido pelo poder concedente (governo) antes de fazer a licitação. Procura-se fazer com que cada usuário pague proporcionalmente ao trecho percorrido, uma vez que não é possível cobrar exatamente por quilômetro percorrido em estradas abertas, como as que temos no Brasil.

A escolha dos locais das praças envolve a realização, por órgão do governo, de estudos de viabilidade, levantamentos, consultas e outros procedimentos, para determinar a localização mais adequada. As empresas que ganham a concessão precisam construir as praças nos locais indicados nos editais de licitação e no contrato de concessão correspondente. Em alguns casos, depois do início da concessão, sempre com a aprovação do poder concedente, é alterado o modelo de cobrança, de unidirecional (em uma só direção) para bidirecional (nas duas direções), e então se constroem praças ou instalações complementares, sendo a tarifa reduzida à metade em cada sentido.

Também podem ser criadas praças adicionais às previstas na licitação, por determinação do poder concedente, quando se conclui que é possível reduzir a tarifa prevista no contrato para adequá-la ao trecho percorrido, eliminar fugas ou gerar recursos para realizar investimentos necessários não previstos inicialmente.



Os moradores de municípios onde se localizam praças de pedágio não deveriam pagar tarifa

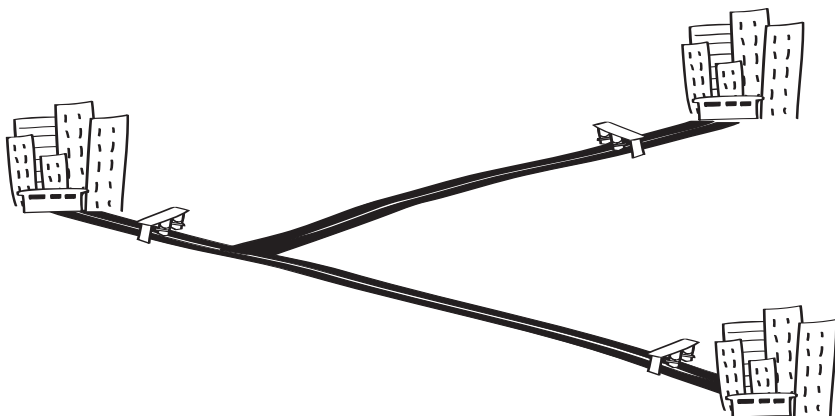
FATO**⇒ Seria um privilégio injusto, pois rodovias ligam diversos municípios**

As rodovias não são avenidas ou ruas do município e não se destinam a servir de ligação entre os bairros. Elas são construídas pelos governos dos estados e pelo governo federal para ligar vários municípios. Assim, o usuário paga a tarifa do pedágio para utilizar a rodovia e não há razão para que os moradores de um município que a utilizam sejam isentos e os de outros, não.

Além disso, os caminhoneiros, que percorrem longas distâncias, estariam subsidiando os moradores dessas cidades, o que, além de constituir uma injustiça, acarreta congestionamento em certos trechos, atrasando a viagem de quem paga pedágio.

Cabe a cada prefeitura a responsabilidade de ligar as diversas regiões do município, por meio de ruas, avenidas e estradas vicinais. Para tanto, além da arrecadação municipal, há o repasse de verbas federais e estaduais, e a concessão de rodovias também ajuda os municípios a construir essas ligações, com o pagamento do ISS.

Há municípios que recebem das concessionárias recursos significativos por meio desse tributo. Só em 2009 foram recolhidos cerca de R\$ 18 milhões do imposto aos cofres dos diversos municípios por onde passam estradas pedagiadas. Esses recursos se incorporam ao orçamento geral do município, e várias cidades os destinam também à melhoria do seu sistema viário.



Os municípios podem proibir praças de pedágio em seu território

FATO

➔ Municípios não podem legislar sobre rodovias estaduais e federais

Os municípios não têm jurisdição sobre as rodovias estaduais e federais, que estão em outras esferas do poder. Só as legislações federal e estaduais se aplicam a essas rodovias, conforme elas sejam de responsabilidade do governo federal ou estadual.

Já houve municípios que tentaram impedir a construção de praças e a Justiça revogou suas determinações, por serem inconstitucionais. A Constituição brasileira é muito clara no que se refere à divisão de responsabilidades e de competência entre as três esferas de poder: federal, estadual e municipal.

Apesar de não terem jurisdição sobre as rodovias, os municípios são beneficiados com o recolhimento do ISS pelas concessionárias, em função de a legislação federal ter incluído o serviço por elas prestado entre os que podem ser objeto desse tributo.



As concessionárias definem a data e o valor do reajuste das tarifas de pedágio

FATO

➔ Essas definições já constam dos editais de licitação

Os contratos de concessão elaborados pelo poder concedente (governo) estabelecem a época e a forma dos reajustes, ao lado das obrigações da concessionária em termos de obras, serviços, qualidade, atendimento etc., em conformidade com o respectivo edital de licitação. O valor inicial da tarifa é estabelecido pelo próprio poder concedente, ou definido na licitação, e as concessionárias fazem seus projetos com base nessas especificações.

Como os contratos de concessão precisam ser suficientemente longos para permitir a amortização dos investimentos necessários em equipamentos, manutenção e melhorias, eles se estendem por diversos mandatos de diferentes governantes. Com isso, algumas vezes as pessoas tendem a acreditar erroneamente que a decisão cabe à concessionária, levadas pelo próprio governo, que não concorda com o projeto implantado por um antecessor, ou por políticos que veem no combate ao pedágio uma forma de obter ganhos eleitorais.

As fórmulas ou índices de reajuste estão definidos no contrato assinado entre a concessionária e o poder concedente (governo) e não podem ser alterados unilateralmente.



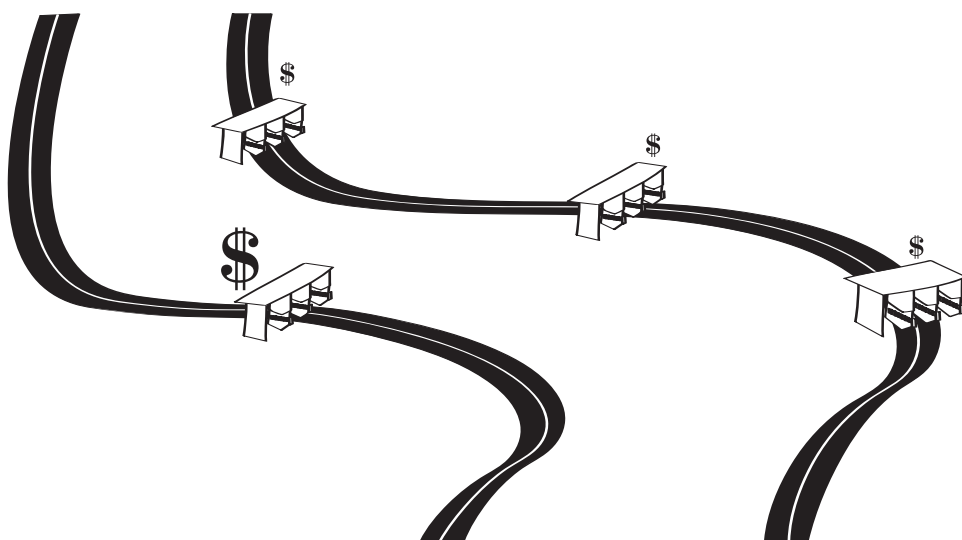
Deveria haver menos praças de pedágio

FATO

➔ Maior número de praças reduz custo para cada usuário

Colocar praças a distâncias menores é uma forma de dividir o custo de manutenção, modernização, ampliação, sinalização e operação entre o maior número de usuários, fazendo com que cada um pague, aproximadamente, apenas pelo trecho que usa. Na Rodovia Presidente Dutra, entre o Rio e São Paulo, onde esse critério não foi seguido, 90% dos que usam a rodovia o fazem em trechos compreendidos entre duas praças de pedágio e, por isso, não pagam. Os outros 10% são onerados com o total do custo de operação, manutenção, sinalização e melhoria, o que certamente é menos justo do que dividir esse custo com os demais usuários.

O ideal seria cobrar de cada usuário pelo trecho efetivamente percorrido na rodovia, mas isso só é possível em estradas fechadas – que são poucas no Brasil –, onde se paga na entrada ou na saída. Outra forma de cobrança por quilômetro é adotada no exterior, por exemplo na Alemanha, com o uso de sistemas de acompanhamento e rastreamento eletrônico do veículo, o que ainda não é viável no Brasil, devido à falta de controle nacional da frota, além do alto custo do equipamento (OBU), que precisaria ser instalado em todos os veículos.



O pedágio afeta a todos, onerando as mercadorias

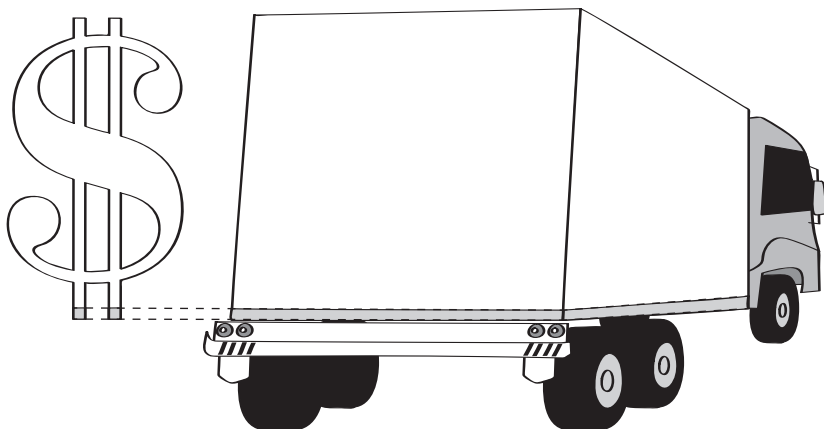
FATO

⇒ O impacto sobre o custo das mercadorias é inferior a 0,5%

Segundo estudos da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, os fretes representam em média 3,2% do custo das mercadorias, e a tarifa de pedágio corresponde a 8,6% do valor do frete, o que significa 0,3% do valor da mercadoria, em média. Isso no estado onde as concessões de rodovias incluem a obrigatoriedade da execução de obras de ampliação e melhorias, assim como o pagamento do ônus da concessão, cujos valores são aplicados na manutenção das rodovias secundárias.

Estudos da Cepal – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe mostram que rodovias em condições precárias aumentam em 45% o custo operacional dos veículos, duplicam a duração das viagens e encarecem substancialmente os preços dos produtos transportados. Segundo a NTC&Logística, se todas as rodovias estivessem em ótimo estado, o transporte rodoviário de cargas poderia reduzir seus custos em 31,7%, economizando cerca de R\$ 11,6 bilhões por ano.

Outros estudos, feitos no Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, por universidades e empresas de pesquisa, mostraram que o tempo de viagem em rodovias de má qualidade pode ser mais do que duplicado, o consumo de combustível cresce 50 a 60% e os custos operacionais aumentam mais de 35% para os caminhões.



Não deveria haver pedágio em rodovias de pista simples

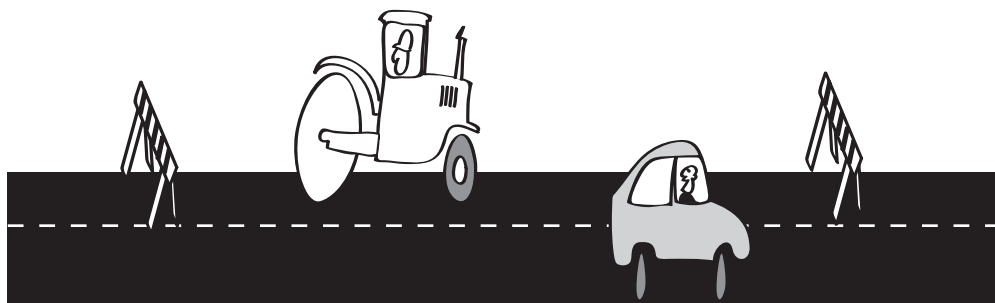
FATO**➔ A cobrança visa manter a boa qualidade da rodovia, simples ou dupla**

A tarifa de pedágio tem como objetivo garantir um nível adequado de qualidade do pavimento, segurança e atendimento aos usuários, além de possibilitar a execução de obras, o que tanto se aplica aos trechos de pista dupla como aos de pista simples.

Essa cobrança foi instituída pela dificuldade de os governos disporem de recursos para essa atividade, em decorrência do aumento de custos com aposentadorias, saúde, educação, segurança e outros que são responsabilidades prioritárias do poder público.

A operação e a contínua manutenção e melhoria de rodovias exigem recursos que podem provir do poder público via tributos ou ser cobrados diretamente de quem as utiliza, por meio da tarifa de pedágio. Esta forma é socialmente mais justa, pois só paga quem usa, e as pesquisas mostram que mais da metade da população não utiliza rodovias ou o faz raramente. Além disso, o valor do pedágio não causa impacto significativo no custo das mercadorias.

A malha rodoviária pavimentada do Brasil é muito pequena e as rodovias de pista dupla representam uma parcela limitada dessa baixa quilometragem. A adequada operação, manutenção e melhoria das rodovias de pista simples é fundamental para o tráfego de mercadorias e pessoas.



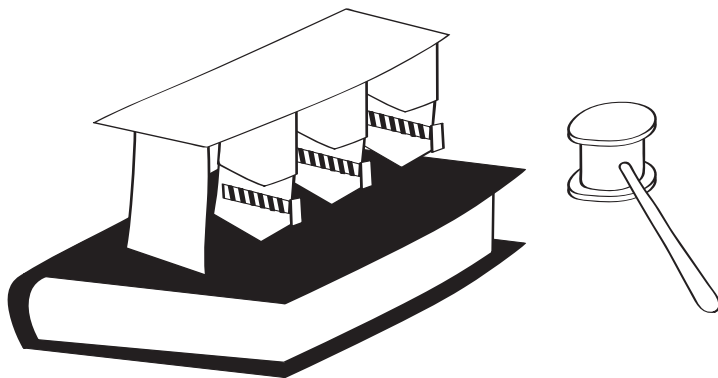
O pedágio desrespeita o direito de ir e vir previsto na Constituição

FATO**⇒ O direito de ir e vir é das pessoas e não de seus veículos**

A tese de que o direito de ir e vir expresso no artigo 5º da Constituição Brasileira inclui tráfegar em rodovias sem pagar já foi amplamente debatida e analisada pelos tribunais superiores, que não aceitaram essa argumentação. A doutrina entende que o Estado não pode obstaculizar a movimentação ou passagem do cidadão, e que a circulação de veículos nas rodovias é livre, porém não é gratuita. Ela exige o cumprimento de regras que trazem ônus aos proprietários, como o licenciamento, a renovação periódica da carteira de habilitação, a manutenção adequada do veículo, o custo do combustível e o pagamento da tarifa de pedágio, quando for o caso.

Assim, o artigo 5º da Constituição veda o estabelecimento de restrições à circulação de pessoas e bens, e o artigo 150 ressalva a cobrança de pedágio pela utilização de vias. O direito de ir e vir não obriga à prestação de um serviço público gratuito, já que essa é outra discussão, vinculada à disponibilidade de recursos públicos.

As ações de contestação da cobrança de pedágio pela inexistência de via alternativa, ou pelo constrangimento ao direito de ir e vir, são motivadas por razões ideológicas ou para obter ganhos políticos, e não têm sido acolhidas nos tribunais superiores.



O pedágio atrasa o desenvolvimento regional

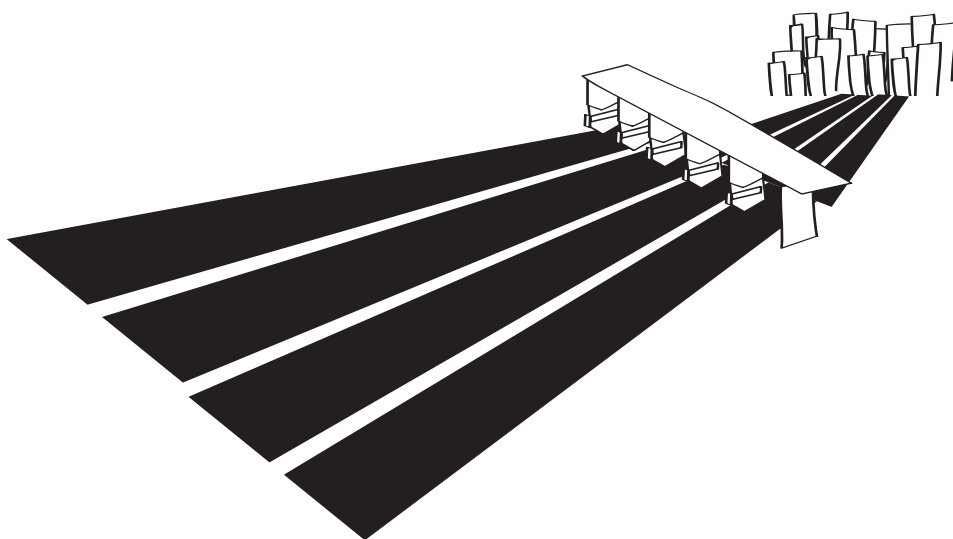
FATO

➔ Se isso fosse verdade, São Paulo seria o estado mais atrasado

No Estado de São Paulo o pedágio vem sendo cobrado a partir da inauguração da Via Anchieta, que liga a capital a Santos e demais municípios da orla marítima, sem que se possa atribuir a essa cobrança qualquer atraso no desenvolvimento regional ou estadual.

Municípios situados à margem de rodovias pedagiadas vêm, ao contrário, experimentando maior desenvolvimento, em decorrência da segurança que as rodovias concedidas oferecem, tanto para o deslocamento de pessoas como de mercadorias.

Têm havido, inclusive, movimentações empresariais e populares, em várias regiões do País, para a implantação de rodovias pedagiadas, como forma de possibilitar maior desenvolvimento regional, uma vez que a produção agrícola ou industrial fica prejudicada pela ineficácia dos sistemas de transporte, que representam parte importante do chamado Custo Brasil. É o caso de rodovias nos estados da fronteira agrícola, onde a má qualidade do sistema rodoviário onera os produtores, o que levou um ex-ministro da Agricultura a dizer que a agricultura brasileira é competitiva da porteira para dentro e perde a competitividade da porteira para fora, devido principalmente ao transporte deficiente.

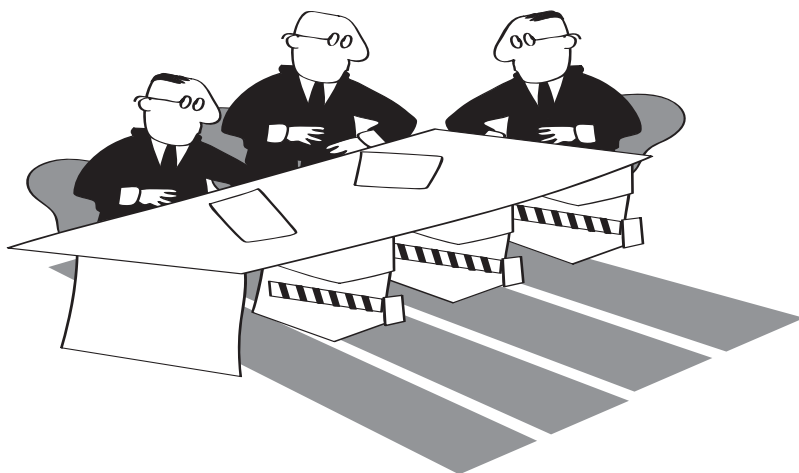


Concessão de rodovias é o negócio mais lucrativo que existe

FATO**⇒ Concessão tem sido um bom negócio, mas há outros mais rentáveis**

As concessionárias são empresas privadas, cuja existência só é possível se houver lucro – empresa privada que tem prejuízos contínuos fecha. Sua atividade é exercida por períodos longos – no Brasil de até 30 anos, em outros países chega a 100 anos –, o que implica investimentos, operação e riscos ao longo de muito tempo. Esses riscos abrangem, entre outros, o volume de tráfego, o custo das obras, da operação e da manutenção, e os custos dos financiamentos.

Elas precisam trabalhar com margem suficiente para garantir a qualidade do serviço prestado e a remuneração de seus milhares de empregados e prestadores de serviço durante todo o contrato, sem enfrentar problemas que prejudiquem os usuários ou o poder público, o que já aconteceu em alguns países, onde a taxa de retorno foi insuficiente. Isso não significa que seja o negócio mais lucrativo que existe – há certamente outros que trazem retorno em prazos muito mais curtos, sem os mesmos riscos. As concessionárias são responsáveis pelos riscos assumidos no negócio e somente vão saber se realmente tiveram lucro ao término do contrato, o que ainda não ocorreu no Brasil.



Os contratos são secretos, são caixa-preta; tudo é arranjado

FATO

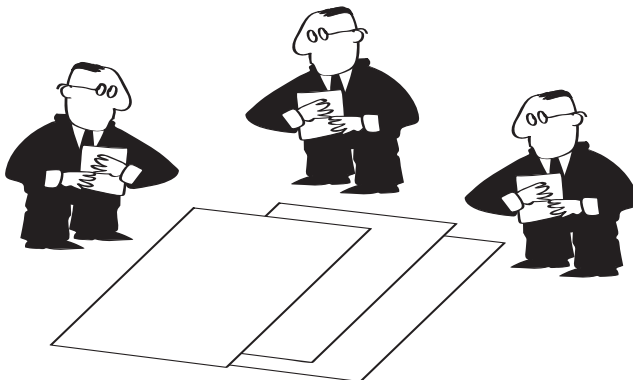
⇒ Os contratos são públicos e podem ser acessados livremente

O processo para definição da empresa ou do consórcio vencedor para administrar a rodovia é constituído por uma licitação, à qual pode ter acesso qualquer pessoa, sendo ainda previamente objeto de audiências públicas. Na maioria dos casos há um grande número de concorrentes, que disputam fortemente a possibilidade de assumir a concessão, uma vez que esse é um negócio de longo prazo, que bem estruturado é do interesse de quem atua no setor e de instituições financeiras.

A definição do vencedor é feita de forma aberta, com acompanhamento de todos os que apresentaram propostas, numa reunião pública, acompanhada pela imprensa e por outros interessados. Cada concessionária é uma empresa de fim específico, o que significa que ela é criada exclusivamente para administrar o trecho licitado, e seus acionistas são conhecidos.

Uma vez assinado o contrato, ele é acessível tanto junto ao poder concedente, como pela Internet, onde fica disponível para consulta de pesquisadores, jornalistas, concorrentes a novas licitações e demais interessados.

Os legisladores, o Ministério Público e o Poder Judiciário têm livre acesso aos contratos e à sua execução, que são controlados na maioria dos casos por agências reguladoras, como a ANTT (federal) e outras estaduais, que também atendem a pedidos de informações de jornalistas, usuários e outros interessados.



Não existe fiscalização sobre as concessionárias

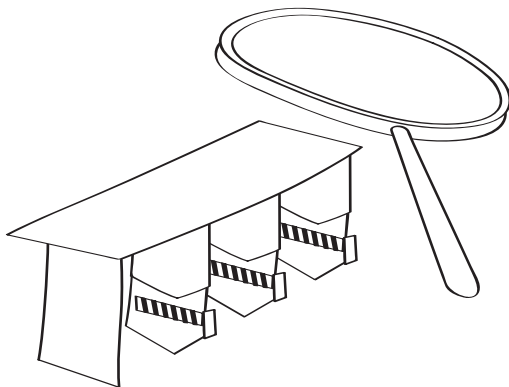
FATO

➔ Há fiscalização pelo poder concedente, pelos usuários e por outros agentes

A fiscalização da concessão e da correta execução do contrato é uma atribuição legal da ANTT, no caso das rodovias federais, e das agências estaduais onde elas existem: a ARTESP em São Paulo, a AGERGS no Rio Grande do Sul, a AGERBA na Bahia, a AGE-TRANSP no Rio de Janeiro, e a ARSI no Espírito Santo. Nos estados em que os governos não criaram agências reguladoras, ou não as implantaram, essa incumbência é dos DERs, como no Paraná.

A legislação estabelece a possibilidade da formação, em cada concessão, de comissões de usuários ou tripartites (concessionária, usuários e o Poder Legislativo), para acompanhar a execução dos trabalhos previstos e a qualidade da rodovia. Esse acompanhamento é feito com base nos contratos, que definem determinados parâmetros, como qualidade do piso, tempo de atendimento ao usuário acidentado, inspeção periódica da pista etc., existindo normas claras a serem cumpridas pelas concessionárias.

Os transportadores de carga, autônomos e empresas, e suas associações acompanham de perto o estado das rodovias e se manifestam quando não satisfeitos, como é o caso do Grupo Paritário de Trabalho da Rodovia Presidente Dutra (GPT-Dutra). A Confederação Nacional do Transporte – CNT realiza anualmente uma pesquisa sobre o estado das rodovias brasileiras, que sempre mostrou as concedidas como sendo as melhores. Outras entidades e a imprensa realizam pesquisas, acompanham de perto as concessões, e os usuários também o fazem, e têm para reclamações e sugestões um canal específico, por e-mail ou telefone 0800.



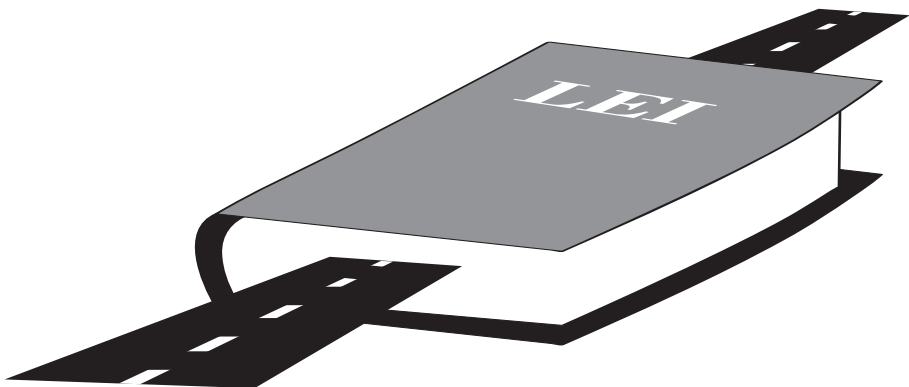
É obrigatório oferecer rotas alternativas não pedagiadas

FATO

➔ **Essa ideia não tem suporte legal e foge à realidade**

A tese de que é obrigatória a existência de via alternativa para poder cobrar pedágio não tem base legal, de acordo com as decisões dos tribunais superiores, para os quais a lei é expressa no sentido de não existir obrigatoriedade de alternativa grátis para a cobrança de qualquer tipo de prestação de serviço público. As tentativas feitas, em diferentes estados do País, de acionar a Justiça exigindo vias alternativas gratuitas, embora algumas vezes acolhidas por juízes de primeira instância, não prosperaram nas demais instâncias, por não corresponderem ao que a Constituição e a legislação aplicável prescrevem.

Na grande maioria dos casos há, inclusive, vias alternativas ao trecho pedagiado, que podem ser utilizadas pelos usuários. Não se deve, no entanto, confundir “via alternativa” com “rota de fuga”. No primeiro caso, a viagem é feita sem utilizar nenhum trecho da rodovia concedida. No caso da “rota de fuga”, o veículo usa trecho ou trechos da rodovia concedida e se evade para não pagar pedágio. Esta prática irregular constitui infração de trânsito definida no artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro.



Não há razão para as diferenças de valor da tarifa

FATO

➔ Há exigências e condições muito diferentes entre os vários contratos

Existem três razões principais para a diferença do valor da tarifa entre as diversas concessões no País, que dependem da visão do poder concedente e da época da licitação.

A primeira razão da diferença está no modelo de concessão: alguns preveem um grande volume de obras, como duplicações, ampliações, acessos, vias marginais etc., e outros se limitam à manutenção e algumas poucas obras. Há casos em que a operação deve ser eletronicamente monitorada por sistemas de câmeras e centrais de controle. Assim, as exigências estabelecidas na licitação são bastante diferentes para as diversas concessões. A tarifa é calculada com base no volume de obras, no custo de manutenção, de operação e de financiamento, e varia de acordo com o contrato.

A segunda razão é o chamado ônus da concessão: em alguns casos a tarifa inclui um valor a ser pago pela concessionária ao governo, para investir em rodovias não pedagiadas; em outros, inclui a obrigação de manter estradas de acesso.

A terceira razão são diferenças decorrentes da época das licitações, que começaram em 1994. A partir desse ano, o cenário macroeconômico e jurídico do Brasil mudou muito. Inflação, juros elevados, pouca disponibilidade de crédito e outros fatores que oneraram as primeiras concessões hoje são muito mais favoráveis a empreendimentos de longo prazo. Não havia experiência com essa modalidade de empreendimento: a operação de rodovias pela iniciativa privada, para a qual não existiam precedentes regulatórios e judiciais. Desde então a segurança jurídica e regulatória aumentou muito, em face das decisões da Justiça. Todos esses fatores criaram condições para a prática de tarifas menores, mesmo quando as exigências do processo licitatório tenham sido similares às de licitações anteriores.



Muitas rodovias concedidas estão em mau estado

FATO

➔ Pesquisas mostram que rodovias concedidas são as melhores

As melhores rodovias do País são administradas por concessionárias privadas, como atestam pesquisas realizadas pela CNT, pelo *Guia Quatro Rodas* e por outras organizações, que sempre mostram as rodovias sob administração privada como as melhores do Brasil.

A operação pelas concessionárias utiliza, além da inspeção de tráfego 24 horas por dia, novos sistemas de controle eletrônico por meio de redes de fibras óticas e mantém constante supervisão das pistas, deixando-as em condições adequadas, como previsto nos contratos e percebido pelos usuários. Novas tecnologias são utilizadas no pavimento, como trechos em que são utilizados asfalto-borracha, materiais antiderrapantes e outros, para garantir a boa qualidade e a durabilidade. A sinalização tem recebido investimentos constantes, melhorando a segurança com o uso de placas informativas mais visíveis, sinalização horizontal também mais visível e duradoura, painéis de mensagens variáveis etc.

Outro diferencial das rodovias concedidas é a manutenção preventiva, com avaliação de pontes, viadutos e outras obras de arte, para detectar e corrigir eventuais problemas antes de eles se agravarem. E quando há problemas causados por intempéries e outros fenômenos da natureza, eles são corrigidos com uma velocidade que o poder público não consegue ter.



As concessionárias não cumprem os contratos

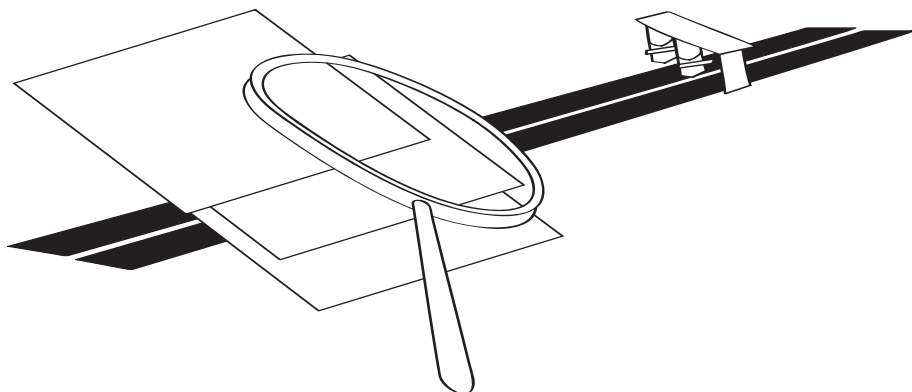
FATO

⇒ O cumprimento é rigoroso, obedecendo às condições contratuais

As concessionárias têm o contrato como balizador de suas atividades, tanto no que se refere às condições de operação das rodovias, como em relação à execução de obras, inspeção de pistas e prestação de serviços aos usuários.

Os contratos podem ser alterados pelo poder concedente, desde que na alteração se mantenha o equilíbrio econômico-financeiro estabelecido inicialmente. Modificações têm ocorrido em decorrência da necessidade de obras não previstas, adiamento de obras cuja urgência deixou de existir em função de tráfego menor que o previsto, considerações ambientais e outras.

O equilíbrio econômico-financeiro do contrato precisa ser mantido para que a concessionária possa atender a seus compromissos, feitos com base nas condições contratuais. Houve algumas ocasiões em que o governo (poder concedente) alterou unilateralmente o contrato, não autorizando o reajuste nas épocas previstas, ou exigindo obras que não constavam do instrumento assinado com a concessionária, sem compensar essas alterações, o que levou a desequilíbrios econômico-financeiros. Quando isso acontece, a concessionária pode não ter condições de cumprir as metas e obras pactuadas, pela falta dos meios necessários.



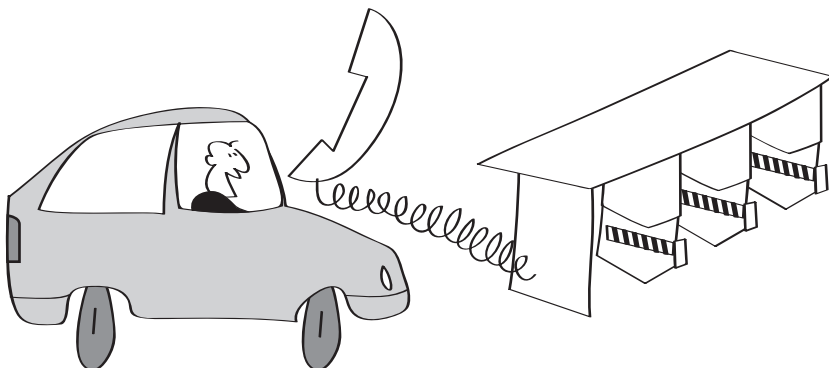
As ouvidorias não funcionam direito, não respondem

FATO**➔ As ouvidorias atendem regular e eficazmente a milhares de usuários**

As ouvidorias das concessionárias e seus sistemas de atendimento foram instituídos para atender com eficiência às consultas, reclamações e observações dos usuários. Para isso, contam com meios de comunicação adequados e pessoal bem treinado. Além de responder sobre problemas e condições da rodovia, acidentes, desvios, prejuízos eventuais sofridos e outras questões ligadas ao trânsito na rodovia, esses serviços são muitas vezes consultados sobre assuntos não diretamente ligados à sua atividade, como onde se hospedar em cidades lindeiras, postos de gasolina existentes, restaurantes etc.

Apenas quando acontecem fenômenos da natureza que impedem a adequada circulação na rodovia ou mesmo a interrompem, bem como desastres de grande monta, que provocam um excesso de demanda, pode ocorrer uma sobrecarga no atendimento, pois nenhum sistema é projetado para atender a um volume de chamadas várias vezes superior ao normal.

Quando o usuário acessa a ouvidoria, ele é atendido de forma gentil e eficaz e, nos casos mais complexos, em que não é possível dar respostas imediatas, a ouvidoria marca um prazo para que ele volte a contatar e receber a informação solicitada. Por meio de pesquisas periódicas, as ouvidorias das concessionárias têm constatado um elevado índice de satisfação de quem as acessa.



As concessionárias não dão comprovante de pagamento nas praças para evitar o controle

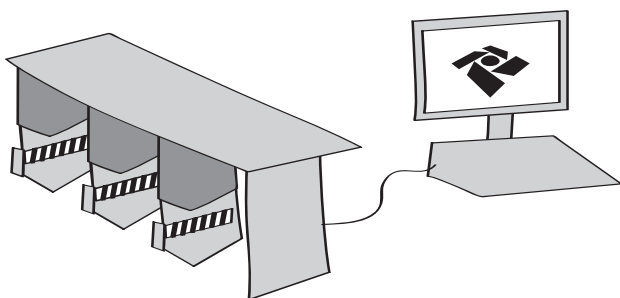
FATO

⇒ **O controle das receitas é feito eletronicamente em tempo real e independe de comprovantes impressos**

A ideia de que o recibo é a forma de controle das concessionárias pelo poder concedente e pelo usuário é ultrapassada, não se aplicando aos sistemas informatizados em uso pelas empresas do setor. O controle das receitas e do número de veículos que passam pelas praças é feito em tempo real.

Essas informações estão imediatamente disponíveis para o poder concedente e o Fisco tem acesso a elas, independentemente de recibos. Estes são entregues na maior parte das praças apenas a quem pede, pois boa parte dos usuários os joga pela janela depois de passar pela cancela, o que é uma atitude duplamente negativa do ponto de vista ambiental, tanto pelo desperdício de papel quanto por sujar a rodovia. O comprovante, pois, serve apenas para as pessoas que dele necessitam para a prestação de contas sobre a viagem efetuada.

Qualquer serviço prestado pela concessionária a quem circula na rodovia sob sua gestão independe de apresentação de recibo do pedágio, seja para atendimento mecânico, pré-hospitalar ou outro. Há trechos da concessão em que não existem praças de pedágio, não havendo, portanto, o comprovante, mas o atendimento é igual ao prestado ao usuário que tiver pago. O risco do volume de tráfego é da concessionária. Assim, o fato de dar, ou não, o recibo não tem qualquer efeito no cálculo da tarifa de pedágio.



Os governos só privatizam as melhores rodovias

FATO

➔ A maior parte das rodovias concedidas estava em péssimo estado

A concessão de rodovias foi iniciada pelo governo federal e por governos estaduais com o objetivo inicial de recuperar trechos que estavam em mau ou péssimo estado, para o que não havia recursos orçamentários. Esse foi o caso da Rodovia Presidente Dutra, então chamada “estrada da morte”, pela total insegurança que oferecia. O apelido depois passou para a Rodovia Régis Bittencourt, pela mesma razão. Também as rodovias que hoje constituem o Anel de Integração do Paraná apresentavam condições bastante precárias, o mesmo ocorrendo no Rio Grande do Sul e em outros estados. Além disso, praticamente não se fazia manutenção preventiva em pontes e viadutos, que apresentavam sérios riscos – houve até desabamentos e interdições antes ou logo no início das concessões. A exceção é o Estado de São Paulo, onde já havia estradas pedagiadas, que foram repassadas às concessionárias mediante o pagamento de um valor pela concessão – o chamado ônus da concessão – e a obrigação de realizar fortes investimentos em melhorias e ampliações.

Para se ter tarifas razoáveis, somente rodovias com maior volume de tráfego permitem a concessão comum – sem subsídios, em que a receita provém basicamente do pedágio –, e esse foi o processo inicialmente utilizado no Brasil. Recentemente começaram a existir concessões patrocinadas ou PPPs (parcerias público-privadas), em que o governo aporta parte dos recursos para possibilitar a cobrança de tarifas compatíveis, o que permite passar à gestão privada trechos com volume médio de tráfego. E podem vir a ser efetuadas concessões com o chamado pedágio sombra, como existe em outros países, em que é feita a contagem dos veículos e o governo responde pelo valor que seria cobrado dos usuários.



Já existem tributos que deveriam custear as rodovias – IPVA, CIDE

FATO**⇒ Os tributos vão para o caixa geral, não são vinculados**

O IPVA é um imposto sobre a propriedade de veículos (como o IPTU sobre a de imóveis), dividido entre o estado e o município onde o veículo é licenciado, e sua arrecadação vai para o orçamento geral e não para aplicação em rodovias. A CIDE é um tributo sobre combustível, mas também não tem destino rodoviário específico, embora esse argumento tenha sido utilizado para sua instituição.

Existem em outros países impostos sobre combustíveis, destinados especificamente aos sistemas viários de cidades, do estado ou do país, e nesses casos vêm ocorrendo discussões sobre qual é a melhor alternativa: pedágio ou imposto. Em alguns locais, nos Estados Unidos, onde foi feita pesquisa entre os cidadãos, a preferência é pelo pedágio, pois assim há certeza de que os recursos arrecadados serão aplicados na rodovia onde foram pagos. Atualmente, entretanto, vem crescendo a percepção de que, por razões ambientais e orçamentárias, vai ser necessário aumentar a tributação sobre os combustíveis e também cobrar pedágio.

Já existiram no Brasil, a partir de 1945, tributos destinados especificamente à manutenção e ampliação de rodovias, que compunham o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), sendo os recursos divididos entre a União, estados e municípios. O FRN possibilitou que a rede pavimentada fosse multiplicada por 17 no período de 1956 a 1980. A partir de 1981, parte da arrecadação passou a ser usada para compor o Fundo Nacional de Desenvolvimento, criado em 1974, o que contribuiu para iniciar o processo de desaceleração dos investimentos em rodovias. A situação se agravou com a extinção do FRN no advento da Constituição Federal de 1988, que vedou a vinculação das receitas de impostos a determinado setor, passando todas a compor um caixa único.



As concessionárias não desenvolvem tecnologia – tudo é antigo

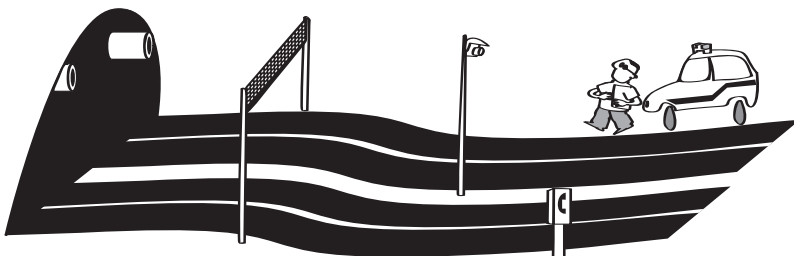
FATO

➔ Tecnologias, materiais e sistemas novos foram introduzidos

As concessionárias de rodovias, ao assumir a gestão, buscaram as mais modernas tecnologias em uso no exterior, além de desenvolver no País suas próprias inovações, que passaram a constituir novos paradigmas. Um exemplo marcante são os Centros de Controle Operacional, que inexistiam no Brasil e hoje acompanham o movimento das principais rodovias. Os CCOs monitoram e controlam a operação de tráfego por meio de imagens captadas por câmeras de vídeo e de informações obtidas de estações meteorológicas, telefones de emergência, sensores de trânsito e contadores automáticos de veículos. Tais centros acionam à distância os painéis de mensagem variáveis e a ventilação dos túneis, alertam as autoridades policiais e os bombeiros, acionando, também, o envio das equipes de resgate, apoio e manutenção, de acordo com a ocorrência.

Encontros, seminários, exposições e comitês da entidade representativa das concessionárias avaliam, discutem e divulgam novas tecnologias, materiais, equipamentos e sistemas de trabalho, voltados à maior segurança, durabilidade e qualidade dos pavimentos, controle e operação, mantendo constante intercâmbio com organizações mundiais e de outros países. Muitas concessionárias de rodovias receberam prêmios internacionais pelas suas inovações em sistemas, operação e atendimento aos usuários. No campo da construção, importantes avanços tecnológicos melhoraram a segurança e reduziram o impacto ambiental, como ocorreu na execução da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, entre São Paulo e Santos, que se tornou referência internacional.

Nas próximas décadas haverá forte aporte tecnológico na construção e na operação de rodovias, com destaque para a utilização da eletrônica nos controles e supervisão, com impactos na indústria automobilística, que precisará equipar os veículos para essa nova era.



A cobrança deveria ser proporcional à quilometragem percorrida

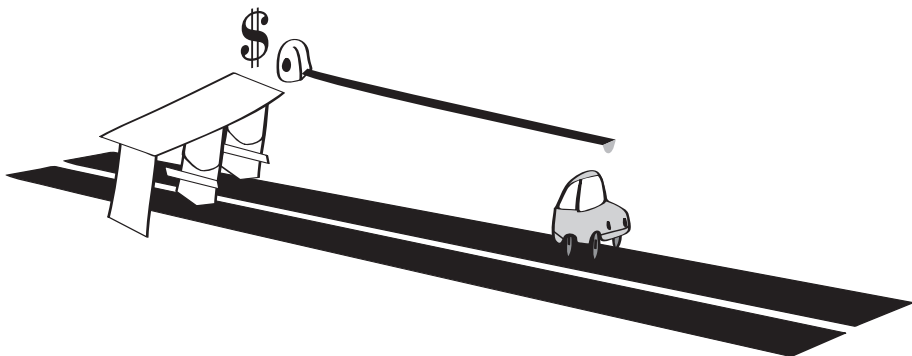
FATO

➔ Esta é certamente a solução mais justa, e deve ocorrer no futuro

A cobrança pela quilometragem percorrida já está sendo utilizada em alguns países, como a Alemanha, em que o controle é feito por satélite, mediante a instalação, nos veículos, de equipamento que possibilita o acompanhamento do percurso realizado, sendo a cobrança feita depois, por meio de boleto ou débito bancário. Ela também é possível em rodovias fechadas, em que o usuário paga numa das poucas saídas existentes, pelo trecho percorrido.

No Brasil praticamente não existem rodovias fechadas e seria inviável estabelecer cancelas em todos os lugares por onde se pode entrar ou sair, ou fechar a maior parte desses acessos, obrigando os moradores das regiões próximas a aumentar seu percurso costumeiro. Por isso se adotou o sistema de cobrar por trechos, com várias praças de pedágio que possibilitam a cobrança de um valor próximo do que seria devido pela quilometragem percorrida – quanto mais praças existirem, maior essa aproximação.

Estão sendo estudadas possibilidades de cobrar de forma mais próxima à que seria devida por trecho percorrido, por meio de portais eletrônicos instalados em intervalos menores do que os das atuais praças de pedágio, que registram a passagem do veículo, como já ocorre em outros países. O problema é ter a garantia de que o usuário não cadastrado pagará depois, o que não é fácil, pois muitos veículos trafegam no Brasil de forma irregular, sem licenciamento e, portanto, sem um endereço correto para onde se possa enviar a cobrança posterior ao uso da rodovia e fazer com que essa seja paga.



A cobrança eletrônica deveria reduzir a tarifa

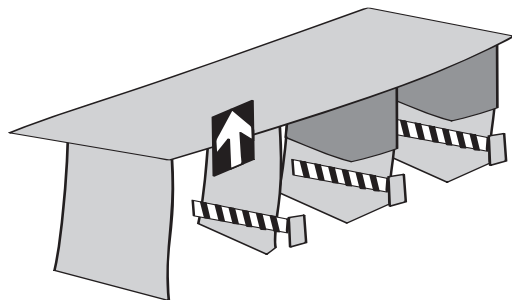
FATO

➔ A instalação e o controle para cobrança eletrônica têm custos

A cobrança eletrônica visa principalmente facilitar a vida do usuário, aumentando a velocidade de sua passagem pela praça de pedágio e possibilitando pagar posteriormente a tarifa, por meio de débito em conta. O benefício é tanto para o usuário particular, que ganha tempo e conforto, como para o transportador de carga e para as empresas de ônibus, cujos motoristas não precisam portar o dinheiro para pagamento de tarifas, reduzindo o risco correspondente, além de ter o ganho de velocidade na passagem.

A instalação da cobrança eletrônica, embora dispense o arrecadador, não prescinde de supervisão na cabina e requer um investimento inicial, além de representar um custo mensal para a concessionária e para a operadora do sistema, dada a necessidade de registrar as passagens e efetuar os procedimentos para a sua cobrança. Há ainda o risco de inadimplência, que não existe na cobrança manual. Pode-se comparar o uso do *tag* (etiqueta eletrônica) para pagamento de pedágio com o cartão de crédito, que também evita o uso de dinheiro e em relação ao qual é preciso pagar uma taxa à administradora, destinada a cobrir seu custo operacional e financeiro.

O pagamento da tarifa de pedágio com o uso de *tags* vem crescendo de maneira contínua, mostrando que os usuários valorizam a facilidade e a segurança que ele confere. E sua utilização vem se expandindo para outros serviços, como estacionamentos em *shopping centers*, edifícios etc., o que representa uma vantagem adicional, pois o usuário aproveita melhor as possibilidades desse sistema.



Não deveria ser permitido cercar cidades com praças de pedágio

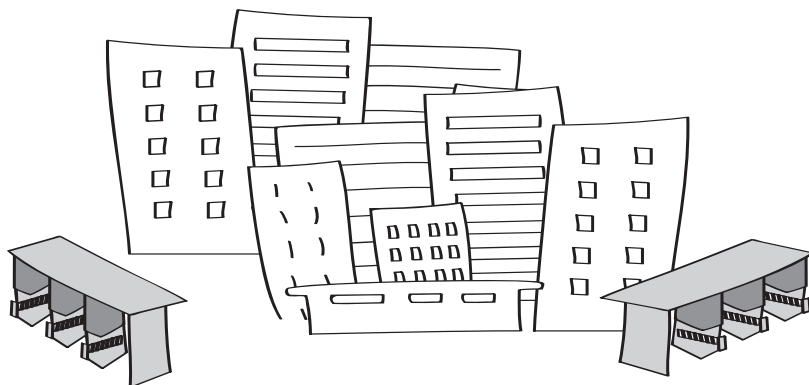
FATO

⇒ Sair do município pela rodovia implica o seu uso e, portanto, o pagamento

As pessoas que saem da zona urbana do município para seus bairros usando uma rodovia construída pelo governo do estado ou pelo governo federal com o objetivo de efetuar ligações entre diversos municípios e regiões devem pagar pela sua utilização como qualquer outro usuário. A cobrança de tarifa de pedágio visa à manutenção do trecho em condições adequadas de segurança, trafegabilidade e conforto para os usuários que se deslocam a partir desse e de outros municípios, assim como à ampliação e melhoria dos trechos existentes, e dá direito ao atendimento mecânico e pré-hospitalar.

A localização das praças é definida pelo poder concedente (governo) com base em estudos que possibilitem o pagamento do pedágio pelo maior número de usuários, dividindo os custos de forma mais justa. Esse é o motivo pelo qual as praças de pedágio em geral são localizadas mais próximas às cidades, onde há maior número de pessoas que se deslocam para outras regiões.

Quando existem municípios próximos, em que muitos moradores vão frequentemente de um para outro, cabe a esses municípios criar vias urbanas de ligação. Essa é a forma adequada de possibilitar que esses moradores se desloquem sem utilizar a rodovia, que passa a ser uma alternativa – paga – para quem quer ganhar tempo ou conforto.



Motos não deveriam pagar pedágio, pois não afetam o pavimento

FATO

➔ Os recursos da tarifa não se destinam apenas ao pavimento

A tarifa de pedágio se destina a garantir a qualidade da operação da rodovia e a realização das obras necessárias à sua manutenção, ampliação e modernização. Os custos envolvidos nesse processo incluem melhoria constante do pavimento e da sinalização, prestação de serviços como remoção de veículos, atendimento pré-hospitalar, investimentos para correção de eventuais problemas de engenharia, desastres naturais e outros, obras etc.

Embora as motos afetem pouco o pavimento, elas também precisam de segurança para trafegar, requisitam atendimento, envolvem-se em acidentes – muitas vezes inclusive são responsáveis por eles. E devem ter seu tráfego acompanhado pelos sistemas de monitoramento da rodovia, da mesma forma que os demais veículos.

Portanto, é natural que paguem pelos serviços prestados pelas concessionárias, dos quais são usuárias, embora com tarifa menor, uma vez que têm menor impacto no estado do pavimento, que é um dos diversos fatores que compõem o custo de operação e gestão das rodovias.



Não deveria ser cobrado eixo suspenso de caminhões que trafegam sem carga

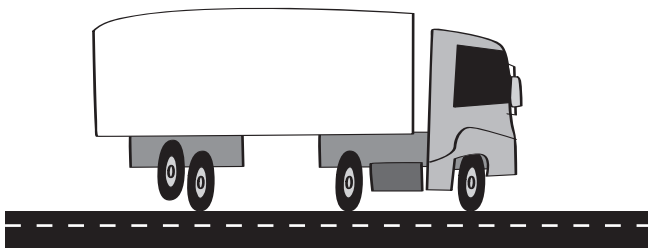
FATO

➔ A não cobrança estimula irregularidades prejudiciais ao pavimento e à segurança do veículo e dos usuários da rodovia

A regra é a cobrança pela categoria do veículo e não pelo número de eixos em contato com o solo, como definido pelo governo federal em 1969, quando o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) implantou a cobrança de pedágio em algumas rodovias federais, expresso no artigo 4º do Decreto-Lei nº 791, de 1969.

A cobrança do eixo suspenso, no entanto, justifica-se pelos riscos e prejuízos que a sua isenção pode causar. A suspensão do eixo com o veículo carregado provoca dano ao pavimento da rodovia e ao veículo, além de afetar a sua estabilidade e capacidade de frenagem, colocando em risco o próprio motorista e os demais usuários da rodovia. Estudos técnicos mostram que a suspensão de dois ou mais eixos nos veículos com cinco ou mais eixos implica prejuízo para a sua estabilidade, ainda que não esteja carregado.

Há dez anos, não era viável a suspensão do eixo com o veículo carregado, mas com isenção da cobrança da tarifa de pedágio do eixo suspenso, especialmente no estado de São Paulo, estimulou-se a utilização do acessório chamado "suspensor de eixo", que permite essa manobra mesmo com o veículo carregado e em movimento. Assim, ao se aproximar da praça de pedágio, de dentro da cabina o motorista pode acionar o suspensor de eixo para economizar no pagamento do pedágio, o que causa danos ao pavimento e ao próprio veículo, e cria insegurança para ele e para os demais usuários. Como não há condições práticas de se coibir essa irregularidade, a isenção do pagamento do eixo suspenso estimularia a continuidade da manobra. Em alguns países é proibida a instalação do suspensor de eixo.



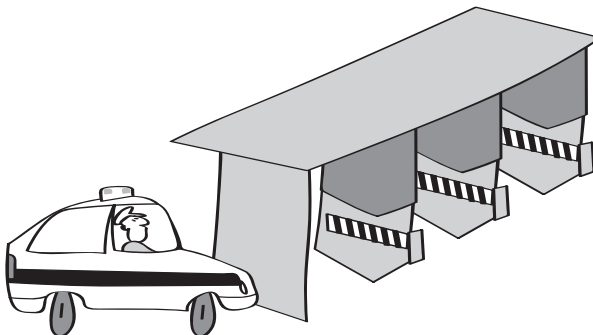
As concessionárias deveriam controlar e evitar infrações de trânsito

FATO**➔ As concessionárias de rodovias não têm poder de polícia**

Uma das grandes preocupações das concessionárias é com os acidentes de trânsito, que muitas vezes decorrem de infrações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como dirigir embriagado, sem carta de motorista, com o veículo fora de condições etc. Em 2009 cerca de 34.000 pessoas morreram no Brasil em acidentes de trânsito, nas cidades e nas estradas, em decorrência principalmente de fatores humanos, que um melhor controle das infrações poderia evitar. Hoje essa fiscalização é de responsabilidade das polícias rodoviárias, federal e dos estados.

As concessionárias e sua entidade de classe têm batalhado junto às autoridades para que a fiscalização seja intensificada e se crie uma nova categoria de agentes de trânsito com essa finalidade, uma vez que os policiais, por serem profissionais treinados para a repressão, tiveram grande aumento de atividades com o crescimento da criminalidade, não havendo equipes suficientes para as duas funções. No caso das rodovias concedidas, a fiscalização poderia ser delegada às agências reguladoras, que teriam seus agentes de trânsito incumbidos de registrar as infrações que podem ser constatadas por equipamentos, sem parar o veículo, pois a competência legal para parar veículos e fiscalizar seu estado de conservação, assim como a documentação dos motoristas, é dos órgãos policiais.

Enquanto essa alteração não ocorre, as concessionárias de rodovias vêm dando todo apoio ao policiamento, fornecendo equipamentos, instalações etc., mas elas não podem assumir essa responsabilidade de fiscalização, que é exclusiva do poder público.



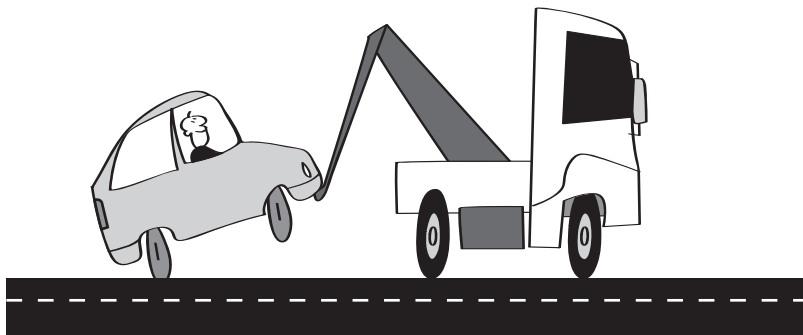
Os serviços de atendimento encarecem o pedágio e não são importantes

FATO**⇒ Custos existem, mas usuários defendem os serviços**

Pesquisas e levantamentos realizados em vários estados, pelos poderes concedentes e pelas concessionárias, mostram que a grande maioria dos usuários valoriza a prestação dos serviços de atendimento e está satisfeita ou muito satisfeita com eles. Sua importância é dada pelo número de atendimentos realizados anualmente – em 2009 foram 2.096.563 atendimentos de pane mecânica e 166.625 atendimentos pré-hospitalares. Muitas vidas foram salvas por esse serviço, ao transportar rapidamente, para o hospital mais próximo, acidentados e vítimas de mal súbito.

Quando a eliminação desses serviços foi sugerida na década passada, como forma de reduzir a tarifa, o Ministério dos Transportes realizou (em 2000) pesquisa para verificar se usuários de rodovias federais pedagiadas aceitariam essa eliminação com a consequente redução da tarifa, tendo constatado que a maioria não admite a extinção e nem mesmo a redução dos serviços prestados em troca de um valor menor da tarifa.

Em raros programas de rodovias pedagiadas do mundo está prevista, como no caso brasileiro, a obrigação de o operador prestar serviços de apoio aos usuários e veículos, como os de atendimento pré-hospitalar e de socorro mecânico. Nos demais países, esses serviços são prestados pelo poder público ou por organizações privadas, com a cobrança de seu custo em separado.



○ número de acidentes se mantém alto nas rodovias concedidas

FATO

➔ **As concessionárias reduzem acidentes e mortes com investimentos em engenharia, passarelas, sinalização e outros meios**

As principais causas de acidentes em rodovias são decorrentes de imprudência de motoristas e de problemas com os veículos. As melhorias feitas pelas concessionárias têm, paradoxalmente, como efeito negativo, o aumento da velocidade média e da imprudência dos motoristas, que só podem ser reduzidas por um reforço na fiscalização do excesso de velocidade e das más condições dos veículos, responsabilidade indelegável do poder público. As concessionárias apoiam os órgãos incumbidos dessa atividade, especialmente as polícias rodoviárias, havendo inclusive, em vários casos, o fornecimento de veículos e de outros recursos operacionais.

As concessionárias têm feito sua parte, melhorando e sinalizando os trechos de maior índice de acidentes, mantendo as pistas e a sinalização em condições adequadas. Além das medidas de segurança e do rápido atendimento aos usuários, elas investem em campanhas dirigidas aos motoristas e passageiros, assim como em programas de educação para o trânsito nas escolas das cidades lindeiras.

Também têm agido para reduzir uma das causas maiores de acidentes e mortes em rodovias, o atropelamento, por imprudência, de pedestres e ciclistas. Embora não diretamente ligada à responsabilidade das concessionárias, esse aspecto vem sendo objeto de medidas como a construção de passarelas, recuos para parada de ônibus, iluminação nos pontos de maior presença de pessoas, sinalização e campanhas de orientação – o que vem reduzindo mortes por atropelamento, apesar da insistência de alguns em cruzar a rodovia.



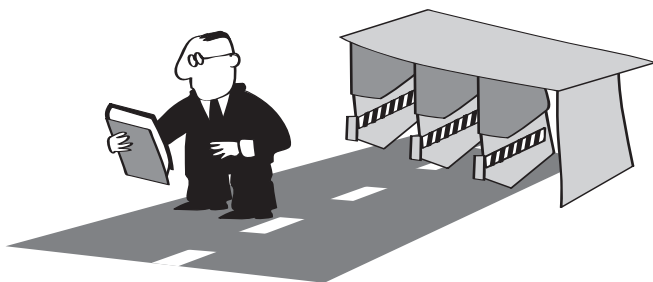
O Código do Consumidor deveria ser aplicado às concessões

FATO**⇒ A relação de consumo difere da relação de prestação de serviços públicos**

O Código de Defesa do Consumidor, aprovado em 1990, representou um notável avanço nas relações de consumo, estabelecendo regras e penalidades, que conferem a quem compra qualquer produto a possibilidade de ser ressarcido quando qualidade, prazo, preço ou atendimento não correspondem ao proposto e anunciado pelo vendedor.

O Código de Defesa do Consumidor, porém, não se aplica à prestação de serviços públicos, para o que já está previsto um Código de Defesa do Usuário de Serviços Públicos e de Utilidade Pública, conforme artigo 27 da Emenda Constitucional 19/98, que deveria ter sido implantado em novembro daquele ano. Segundo esse artigo, o novo código deve esclarecer as obrigações, serviços e outros aspectos de responsabilidade do prestador, do usuário e também do poder concedente ou contratante, que são muito diferentes da relação de consumo.

A prestação de serviços públicos ou de utilidade pública é diferente: o governo é o prestador do serviço e o faz diretamente ou por delegação a empresas privadas. Assim, ele é parte da relação e, no caso de delegação, há uma relação trilateral entre poder público, prestador e usuário. Portanto, o Estado é o responsável perante o usuário, cabendo-lhe cobrar da empresa privada o cumprimento do contrato, e esta responde pelas obrigações assumidas no contrato de concessão. Vale destacar que as penalidades pelo descumprimento do contrato vão desde multas até a caducidade da concessão, o que é muito diferente da situação regulamentada pelo Código de Defesa do Consumidor. Nesta, a relação é limitada ao comprador e vendedor, com a possibilidade de envolvimento também do fornecedor primário, com as questões como preço, qualidade e outras definidas pelo fornecedor, enquanto o Estado apenas atua como árbitro.



➤ **Atendimento pré-hospitalar** – prestação, pelas concessionárias, de serviços de primeiros socorros e remoção de vítimas de acidentes a hospitais das imediações.

➤ **Concessão** – processo de transferência da gestão e operação da rodovia, envolvendo recuperação, manutenção, ampliação e modernização, a um concessionário, pelo poder concedente, por determinado prazo, após o qual a rodovia é devolvida nas condições preestabelecidas. É, também, denominada concessão comum, regulamentada pela Lei nº 8.987 de 1995, para diferenciá-la da “concessão patrocinada”, uma forma de parceria público-privada, criada pela Lei nº 11.079, de 2004.

➤ **Contrato de concessão** – pacto celebrado pelo concessionário com o poder concedente, ou pessoa jurídica para tanto competente, no qual estão definidos as obrigações e os direitos do concessionário, do poder concedente e do usuário, incluindo obras a executar, parâmetros de qualidade, valor da tarifa, critério de reajuste, localização das praças de pedágio e demais condições.

➤ **Equilíbrio econômico-financeiro** – os contratos de concessão definem o que é o risco do concessionário e estabelecem que alterações não previstas nas condições de concessão devem levar à recomposição da equação econômico-financeira do contrato, de modo que se mantenha o equilíbrio original entre previsão de receita e as obrigações do concessionário.

➤ **Excesso de peso** – carga por eixo do caminhão superior ao limite previsto pela legislação, uma das principais causas da deterioração das rodovias e das ruas nas cidades, que tem seu efeito aumentado quando associado à pressão excessiva dos pneus.

➤ **Licitação** – processo de concorrência pelo qual se escolhe a empresa que vai administrar a rodovia ou trechos de rodovias a serem concedidos. A licitação pode ser feita com base na proposta de menor tarifa, no pagamento de um valor ao poder concedente (ônus da concessão ou valor de outorga), por propostas de recuperação e manutenção da maior quilometragem de rodovias de acesso ou ainda por uma combinação dessas alternativas.

➤ **Pedágio eletrônico interoperável** – sistema eletrônico de cobrança de tarifa que possibilita o uso da mesma etiqueta eletrônica (*tag*) em diferentes rodovias pedagizadas.

➤ **Pedágio bidirecional** – sistema de cobrança em que o usuário paga a tarifa nas duas direções. Contrapõe-se ao unidirecional, em que a cobrança é feita numa única direção.

➤ **Poder concedente** – o ente federativo (União, Estado, Distrito Federal ou Município) responsável pela rodovia, que transfere, por meio de concessão, a realização das obras e serviços necessários à sua recuperação, operação, manutenção, ampliação e modernização.

➤ **PPP – Parceria Público-Privada** – tipo de concessão em que o poder concedente assume parte dos custos, como forma de viabilizar uma tarifa adequada. Também chamada concessão patrocinada, regulamentada pela Lei nº 11.079, de 2004.

➤ **Praça de pedágio** – local onde são estabelecidas as cabinas de cobrança de tarifa.

➤ **Socorro mecânico** – serviço oferecido pelas concessionárias, consistente na realização de pequenos reparos em veículos com problemas ou sua remoção para local nas imediações onde possam ser atendidos.

➤ **Tarifa de pedágio** – valor pago pelo usuário como contraprestação às obras realizadas e serviços oferecidos na rodovia.



CONCESSIONÁRIAS ASSOCIADAS À ABCR

AUTOBAN (SP)	NASCENTES DAS GERAIS (MG)
AUTOVIAS (SP)	NOVADUTRA (SP/RJ)
BRITA (RS)	PLANALTO SUL (PR/SC)
CAMINHOS DO PARANÁ (PR)	PONTE SA (RJ)
CART (SP)	RÉGIS BITTENCOURT (PR/SP)
CENTROVIAS (SP)	RENOVIAS (SP)
CLN (BA)	RODOANEL (SP)
COLINAS (SP)	RODONORTE (PR)
CONCEPA (RS)	RODOSOL (ES)
CONCER (MG/RJ)	RODOSUL (RS)
CONVIAS (RS)	RODOVIA DO AÇO (RJ)
COVIPLAN (RS)	RODOVIAS DO TIETÊ (SP)
CRT (RJ)	ROTA DAS BANDEIRAS (SP)
ECOCATARATAS (PR)	ROTA 116 (RJ)
ECONORTE (PR)	SANTA CRUZ (RS)
ECOPISTAS (SP)	SPVIAS (SP)
ECOSUL (RS)	SULVIAS (RS)
ECOVIA (PR)	TEBE (SP)
ECOVIAS DOS IMIGRANTES (SP)	TRANSBRASILIANA (SP)
FERNÃO DIAS (MG/SP)	TRIÂNGULO DO SOL (SP)
FLUMINENSE (RJ)	VIA LAGOS (RJ)
INTERVIAS (SP)	VIANORTE (SP)
LAMSA (RJ)	VIAOESTE (SP)
LITORAL SUL (PR/SC)	VIAPAR (PR)
METROVIAS (RS)	VIARONDON (SP)



EXPEDIENTE

Organizador

Mario Ernesto Humberg

Colaboradores

Carlos Alberto Felizola Freire, Ivson Queiroz, José Ribeiro Caldas Filho

Coordenador

Fabio Humberg

Capa e Projeto Gráfico

Rabiscos

Fotografia

Alexandre Battibugli

Ilustrações

Osires

Revisão

Renata Rocha Inforzato

Texto em conformidade com o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 1º de janeiro de 2009.

Uma publicação de:

Editora CLA Cultural Ltda. Rua Cel. Jaime Americano 30 – sala 12
05351-060 São Paulo – SP – Tel: (11) 3766-9015 – Fax: (11) 3714-8989
E-mail: editoracla@editoracla.com.br
www.editoracla.com.br

ISBN 978-85-85454-20-3



9 788585 454203



Associação Brasileira de
Concessionárias de Rodovias

www.abcr.org.br