FOLHA DE S.PAULO

# Pedágio de estradas federais concedidas na gestão Lula pode ter alta de 25%

Ministério de Infraestrutura busca equilibrar contratos para permitir investimentos

**Julio Wiziack**
**Fábio Fabrini**

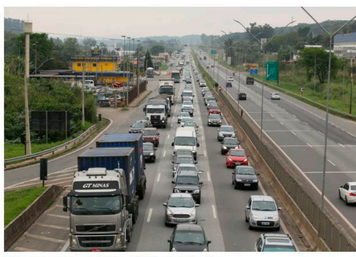
BRASÍLIA Para readequar contratos herdados do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o Ministério de Infraestrutura quer permitir um aumento médio de até 25% dos pedágios para sete rodovias no Sudeste e no Sul.

Em alguns casos, como o da Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo Horizonte, o reajuste pode chegar a 58%.

As concessionárias responsáveis pelas estradas enfrentam desequilíbrio financeiro e alegam não conseguir investir R$ 7 bilhões em obras de melhoria previstas nos contratos.

A Arteris, que tem como sócias a espanhola Arbetis e a canadense Brookfield, precisa honrar com R$ 4,6 bilhões para cumprir exigências como duplicações, faixas adicionais, sistemas de controle e monitoramento em cinco vias.

Outras duas empresas, Acciona e Triunfo, teriam de arcar com mais R$ 2,4 bilhões para melhorias em duas estradas.



Rodovia Fernão Dias - Luis Moura / WPP / Agência O Globo

Simulações indicam que a proposta de aumento do pedágio poderia gerar R$ 600 milhões por ano às concessionárias Planalto Sul, Fluminense, Fernão Dias, Régis Bittencourt e Litoral Sul, controladas pela Arteris, valor que seria suficiente para os investimentos.

O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou à **Folha** que "há espaço para aumento" até maior de tarifa em rodovias que não têm mais obras programadas.

"Nessas estradas, há pedágios muito baixos, sem investimentos previstos, e queremos autorizar aumento.

A questão é saber se a população não aceita pagar um pouco a mais para ter uma terceira faixa, por exemplo. Para isso, vamos fazer consulta pública."

Na Fernão Dias, o pedágio poderia, segundo cálculos parciais, saltar de R$ 2,40 para R$ 3,80, que faria frente a R$ 1,2 bilhão em investimentos.

Na Régis Bittencourt, que liga a capital paulista ao Sul e é uma das rodovias com maior tráfego de carga do país, a exigência de investimento é de pelo menos R$ 1,1 bilhão.

A tarifa nessa estrada poderia passar, ainda na avaliação de técnicos, dos atuais R$ 3,20 para R$ 4 (25%).

Existem rodovias, como a BR-116 (PR/SC), da Autopista Planalto Sul, que precisam realizar R$ 383 milhões em investimentos, mas o pedágio nessa via já é elevado (R$ 6,50), deixando pouca margem para correções. Com uma tarifa de R$ 7, a BR-393 (Rodovia do Aço), administrada pela K-Infra, também tem pouco espaço de manobra.

Concessionárias enfrentam desequilíbrio financeiro e alegam não conseguir ir

| Rodovia | Concessionária | Extensão | Pedágio atual (para veículos leves) |
|---|---|---|---|
| BR-116 (PR/SC) - Autopista Planalto Sul | Arteris | 413 km | R$6,50 |
| BR-376 (PR) e BR-101 (SC) - Autopista Litoral Sul | Arteris | 405,94 km | R$2,70 |
| BR-116 (SP/PR) - Rodovia Régis Bittencourt | Arteris | 402 km | R$3,20 |
| BR-381 (MG/SP) - Rodovia Fernão Dias | Arteris | 562 km | R$2,40 |
| BR-101 (RJ) - Autopista Fluminense | Arteris | 320 km | R$5,50 |
| BR-393 (RJ) - Rodovia do Aço | Acciona | 200 km | R$7,00 |
| BR-153 (SP) - Rodovia | Triunfo | 321 km | R$5,20 |
| BR-116 e BR-324 (BA) - ViaBahia | ViaBahia (Isolux e Engevix) | 680 km | R$2,90 |

Fontes: ANTT e Ministério de Infraestrutura

Segundo os técnicos do ministério, na média, somando a tarifa das sete estradas, seria possível ampliar em até 25% a receita dos pedágios.

Caso decida avançar na ideia de reajustar as tarifas dessas rodovias, o ministério terá de superar ainda outra barreira.

O TCU (Tribunal de Contas da União) defende que não é possível agregar mais obras em contratos vigentes. Mas o ministro afirma que vai tentar reverter esse entendimento.

"Esses são contratos imperfeitos", disse. "Não dá para prever o que vai acontecer em uma região por onde passa uma estrada. A mancha populacional pode aumentar mais do que o previsto, por exemplo. O que o contrato precisa prever são bons mecanismos de solução para conflitos e para reequilíbrio."

Quando foram lançadas, entre 2007 e 2008, essas sete concessões tiveram de fazer investimentos pesados logo no início do contrato que não foram plenamente implementados porque a economia não cresceu como se esperava.

Esse problema se agravou nas concessões seguintes, no governo da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), cujo modelo forçou ainda mais as tarifas para baixo, mas exigiu investimentos altos na largada.

O resultado foi um desequilíbrio ainda maior nessas concessões mais recentes.

Boa parte desses contratos pertence a empresas controladas por empreiteiras implicadas na Lava Jato, como a Odebrecht. É da empreiteira baiana o contrato da BR-163, que passa por 19 municípios do Centro-Oeste e funciona como principal rota para a exportação da safra de soja para o porto de Santos (SP).

Assessores do governo afirmam que a empresa tenta negociar sua participação, mas nenhum investidor se interessa em comprar um contrato inadimplente.