



# CONCESSÕES

## PRODUÇÃO RURAL

José Maria reclamava do valor cobrado nas estradas do sul do estado em frente à sede da Cooperlita, cooperativa de produtores de leite de Santa Rita do Sapucaí, às margens da BR-459. A percepção de quem trabalha com transporte na região é que o valor cobrado nos pedágios vai afetar todos os lados da cadeia produtiva, desde quem fornece a matéria-prima até o consumidor final, passando, é claro, pelo setor de transportes.

Ouvindo o depoimento do queixoso do colega enquanto aguardava a entrada na cooperativa estava Antônio Marcos dos Santos, dono de uma transportadora. Ele deixou claro que não se opõe à ideia de pagar pedágios, mas discorda do preço cobrado pela EPR no lote Sul de Minas e apela para o argumento de que as tarifas altas podem impactar nos preços dos produtos na região.

“Tem pedágio que fica por conta dos produtores e outros por minha conta. Mas é uma reclamação geral. As vezes, o cliente quer baixar o preço do frete por causa do pedágio. Isso acaba afetando o produtor porque, veja bem, eu pago o pedágio ou o comprador paga o pedágio para mim. De onde ele vai tirar essa diferença? Vai querer pagar um pouco menos para o produtor para reembolsar a perda pela tarifa. Não sou contra cobrar pedágio não, mas poderia ser um valor pequeno, não um absurdo desse”, afirmou o empresário.

Em resposta às reclamações, a EPR afirma que os pedágios da empresa contam com o mecanismo do Desconto de Usuário Frequente. Por meio dele, a depender da praça de pedágio, pode variar de 13% a 98% nas rodovias EPR Sul de Minas, e de 56% a 92% nas rodovias EPR Vias do Café. Para tanto, é necessário comprar uma tag. Nas praças de cobrança percorridas pela reportagem, não havia avisos sobre o benefício.

## PREÇO ÚNICO E MODELOS DE CONCESSÃO

A EPR é responsável por seis rodovias no lote Vias do Café e por oito no Sul de Minas. Este modelo de concessão é diferente do que será realizado pela empresa na BR-040, quando esta será a única estrada administrada pela concessionária. Professor do Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnologia da Escola de Engenharia da UFMG, José Elievan Bessa Júnior explica que entende o modelo de concessão por lotes de estradas mais interessante que o de rodovia única, por permitir que a privatização das vias alcance também os caminhos que não seriam interessantes no caso de uma tentativa de concessão.

“Acho que o modelo de concessão que é focado numa rodovia acaba sendo pior do que esses que levam em consideração uma rede. O que eu quero dizer é que toda rodovia que tem uma capacidade alta, como é o caso da BR-381 ou da 040, é alimentada por outras rodovias. Então, se você colocar essas vias estruturais, que ligam regiões mais desenvolvidas, há uma tendência a ter mais gente interessada na concessão, o que não vai acontecer nas rodovias de menor capacidade. Então, se alguém vai gerir só rodovias de menor capacidade, a empresa, para não correr o risco de ter



**“Muita gente está cortando volta. Indo para a estrada de terra para evitar o pedágio”**

●●●●  
**EDSON RESENDE**  
Comerciante



**“A Fernão Dias duplicada é R\$ 2,90. Ai, uma rodovia simples daquela vai ser R\$ 12?”**

●●●●  
**JOSÉ MARIA DE SOUZA**  
Caminhoneiro



**“O cliente quer baixar o preço do frete por causa do pedágio. Acaba afetando o produtor”**

●●●●  
**ANTÔNIO MARCOS DOS SANTOS**  
Empresário

## SOB O COMANDO DA EPR - SUL DE MINAS

Onde estão os pedágios



## SOB O COMANDO DA EPR - VIAS DO CAFÉ

Onde estão os pedágios



um problema no futuro, vai se interessar em concessões com uma taxa de retorno maior do que no caso de concessões de rodovias mais estruturais”, avalia.

## ESTRATÉGIA COMUM

Uma das críticas apontadas por motoristas que circulam nos lotes concedidos pelo estado à EPR é que o preço do pedágio é o mesmo em todas as praças de cobrança, não fazendo distinção entre rodovias de menor porte que ligam pequenos municípios com as que ligam grandes metrópoles, como a BR-381. No caso específico, o professor da Escola de Engenharia explica que o modelo não é obrigatório em todos os casos, mas é uma estratégia comum.

“Desconheço que haja sempre uma obrigatoriedade em manter o mesmo valor de pedágio em todas as praças. No entanto, entendo que possa existir, algumas vezes, essa solução de ter um pedágio único para que o usuário se sinta confortável ao percorrer uma rodovia ou rede viária sem grandes variações no preço. É possível fazer um paralelo com o

transporte público urbano. Tem gente que sai das regiões mais periféricas da cidade e gente que usa o transporte público mais na região central, e todos pagam a mesma tarifa. Percebe-se que alguns usuários utilizaram menos da infraestrutura, mas acabaram pagando o mesmo que aqueles que percorreram distâncias maiores. Vale ressaltar que questões como essa também podem estar amarradas em contrato, podendo haver contratos que determinam a política do preço único, embora o contrário, em algum momento, também poderá vir a ocorrer”, destaca.

De acordo com a EPR, os valores das tarifas estavam preestabelecidos no edital de licitação publicado pelo governo de Minas com base em estudos técnicos para viabilizar os investimentos previstos ao longo de todo o contrato de concessão. Em nota, a empresa ressalta que todas as estradas receberão investimentos de grande porte ao longo do prazo de concessão e que a recuperação estrutural de base do pavimento será realizada em todas as rodovias. ■

**Veículo:** Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

**Seção:** Política **Página:** 3, 4 e 5