



## USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: O Estado de São Paulo

Data: 25/07/2011

Caderno / Página: Notas e informações /

Assunto: A conservação das estradas

## A conservação das estradas

- O Estado de S.Paulo

São Paulo tem 10 mil quilômetros de rodovias estaduais em mau estado de conservação, segundo levantamento realizado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Setcesp). Isto quer dizer que, dos 15,8 mil quilômetros de rodovias administradas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), dois terços estão esburacados, sem acostamento ou sem sinalização adequada. É uma extensão quase duas vezes maior do que a da malha privatizada, classificada como a melhor do País. Das 16 estradas consideradas ótimas pelos motoristas brasileiros, 15 são paulistas, conforme pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Essa condição privilegiada de sistemas como Anhanguera-Bandeirantes, Imigrantes-Anchieta, Castelo Branco, Ayrton Senna e Dutra é resultado dos altos investimentos custeados pela cobrança de pedágio, cuja tarifa é duramente criticada por setores do transporte de carga.

Segundo dados da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), é de R\$ 5 bilhões a arrecadação anual nas 120 praças de pedágio existentes nos 5.312 quilômetros sob a concessão de 18 grupos privados. Esses recursos permitem que, a cada ano, essa malha receba pelo menos R\$ 2 bilhões em obras complementares, mais R\$ 1,2 bilhão em operação e manutenção.

Representantes do setor de transporte de carga reclamam do contraste entre as rodovias sob administração das concessionárias e as que estão sob o controle do Estado. As primeiras são classificadas como de Primeiro Mundo, enquanto as demais não têm manutenção adequada e são inseguras. Há de se reconhecer, porém, que nos últimos anos o governo estadual tem mantido programas de recuperação de estradas, tanto das de maior movimento quanto das vicinais.

O governo promete que, nos próximos quatro anos, 5 mil quilômetros de estradas sob a administração do DER serão recuperados. O plano exige investimentos de R\$ 2,5 bilhões anuais. Em entrevista ao Estado, o superintendente do DER, Clodoaldo Pelissioni, afirmou que o governador Geraldo Alckmin decidiu que "a política é fazer obras nas estradas que não têm pedágio para que elas sejam tão boas quanto as que têm". É a continuação do programa do governo Serra. Neste ano, mil quilômetros estão em obras ou em processo de licitação. Até o ano que vem, outros 70 trechos serão licitados, somando 1,5 mil quilômetros.

A administração estadual mantém ainda, desde 2007, o Pró-Vicinais, em parceria com várias prefeituras, para a recuperação de importantes vias de responsabilidade dos municípios. Serão recuperados 12 mil quilômetros de vicinais em 288 municípios, beneficiando aproximadamente 13 milhões de habitantes. Em outubro, o programa entrou em sua quarta etapa. Com financiamento do Banco Mundial (Bird), serão investidos R\$ 360 milhões na reforma de 1.720 quilômetros de estradas em 144 municípios.

Todo esse esforço poderá ser anulado, se os transportadores de carga continuarem a determinar que seus caminhões evitem as estradas com pedágio, tomando outras não preparadas para suportar esse tipo de tráfego pesado. As vicinais, por exemplo, são estradas de uma faixa, próprias para o tráfego local. Comboios de carretas passando por elas deterioram o asfalto rapidamente, além de aumentar o número de acidentes.

Um estudo da pesquisadora Daniela Bacchi Bartholomeu e do professor José Vicente Caixeta Filho, da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, sobre as consequências econômicas e ambientais do estado de conservação das rodovias, mostra que as más condições de uma estrada podem acarretar aumento de 58% no consumo de combustível e de 38% nos gastos de manutenção dos veículos que trafegam por ela.

O risco de acidentes aumenta 50% quando o asfalto é esburacado e o acostamento não tem boa manutenção. O tempo gasto para chegar ao destino por essas vias pode ser 100% maior. Por isso, ao contrário do que parece, a prática de economizar a tarifa do pedágio não compensa, pelos gastos e riscos que acarreta, e deveria ser abandonada.