

Concessões em SP acumulavam 913 obras atrasadas em 2024, aponta TCE

Painel mostra investimentos, pedágios e obras; Governo lançou programa SP pra Toda Obra

Divulgação/Governo de SP

As 21 concessões rodoviárias estaduais monitoradas pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP) somam R\$ 148,33 bilhões em contratos, abrangem 11.542,7 quilômetros de rodovias e concentram 182 praças de pedágio. Os números fazem parte do painel de acompanhamento das concessões do órgão, atualizado com dados dos exercícios contratuais encerrados até dezembro de 2024, e revelam a existência de 913 obras classificadas como atrasadas ou paralisadas nas malhas concedidas.

O levantamento reúne informações fornecidas pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e apresenta um panorama sobre investimentos, extensão das rodovias, pedágios, outorgas e situação dos contratos administrados por concessionárias em diferentes regiões do estado. O painel registra ainda 486 processos relacionados às concessões em tramitação ou analisados pelo TCE-SP.

Os dados mostram uma diferença entre os investimentos previstos e os efetivamente realizados pelas concessionárias. Enquanto os contratos estabelecem R\$ 23,17 bilhões em investimentos, o valor realizado alcança R\$ 16,75 bilhões. A diferença entre os dois montantes é de R\$ 6,42 bilhões. O painel também acompanha os pagamentos de outorgas. No caso do ônus fixo, o valor previsto soma R\$ 13,45 bilhões, dos quais R\$ 12,17 bilhões já fo-



Rodoanel Norte é uma das obras do programa viário SP pra Toda Obra, lançado em 2025

ram pagos. O ônus variável registra previsão de R\$ 1,88 bilhão e pagamento de R\$ 1,57 bilhão.

Entre os indicadores monitorados pelo tribunal, o número de obras atrasadas ou paralisadas aparece como um dos principais pontos de atenção. Das 913 ocorrências registradas, mais da metade está concentrada em cinco concessionárias.

A Eixo SP lidera o ranking com 211 obras atrasadas ou paralisadas. A empresa administra a maior extensão rodoviária concedida do estado, com 1.621,46 quilômetros, e também possui o maior número de praças de pedágio, com 21 unidades. Em seguida aparece a Rodovias do Tietê, com 169 obras atrasadas ou pa-

ralisadas e uma malha de 756,57 quilômetros. A Entrevias registra 90 ocorrências em 791,79 quilômetros de rodovias concedidas. A Viarondon contabiliza 74 obras nessa situação ao longo de 828 quilômetros. Já a Econoroeste registra 54 obras atrasadas ou paralisadas em uma extensão de 442 quilômetros. Somadas, essas cinco concessionárias respondem por 598 das 913 obras registradas pelo painel, o equivalente a aproximadamente 65% do total.

A distribuição da malha rodoviária concedida mostra forte concentração em alguns contratos. Além da Eixo SP, a CART administra 1.075,58 quilômetros de rodovias. A ViaPaulista apare-

ce em seguida com 998,65 quilômetros, seguida pela Viarondon, com 828 quilômetros, e pela Entrevias, com 791,79 quilômetros.

No quesito pedágio, a Eixo SP lidera com 21 praças. A Colinas possui 14, enquanto o Rodoanel conta com 13. As concessionárias SPMar, ViaPaulista e Renovias operam 11 praças cada. A SPVias possui 10 unidades. Autoban, Intervias e CART administram nove praças cada uma. O painel também apresenta o cronograma de encerramento dos contratos. Os vencimentos estão distribuídos entre os anos de 2023 e 2050. A maior concentração ocorre em 2039, quando seis contratos chegam ao fim. Há ainda contratos

com vencimentos previstos para 2045, 2046, 2047 e 2050.

O Correio da Manhã aguarda eventual atualização dos dados e esclarecimentos sobre a situação atual das concessões rodoviárias monitoradas pelo órgão.

Governo mostra avanço

O governo paulista informou ampliação dos investimentos em infraestrutura rodoviária por meio do programa SP Pra Toda Obra. Em balanço divulgado em maio de 2026, a gestão estadual anunciou um novo pacote de R\$ 2 bilhões para rodovias e informou que o programa alcançou R\$ 144,6 bilhões em investimentos e 4,3 mil obras em um ano.

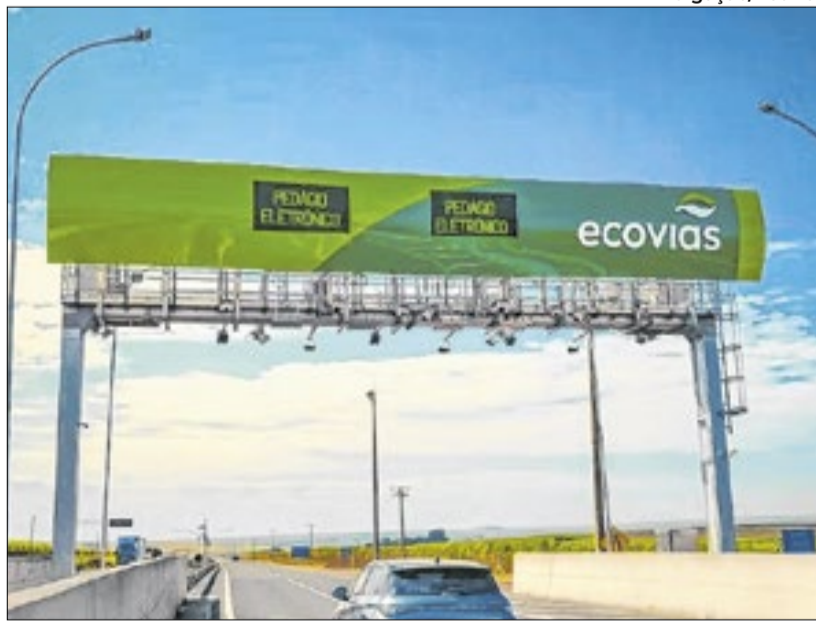
Novo pedágio no Sistema Anchieta-Imigrantes

Divulgação/Ecovias

A concessionária Ecovias Imigrantes iniciou a fase de testes do sistema de pedágio eletrônico conhecido como free flow no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). A etapa começou após a instalação dos pórticos na Via Anchieta, no km 33, e na Rodovia dos Imigrantes, no km 29, em ambos os sentidos.

O novo modelo, chamado Siga Fácil, elimina a necessidade de praças de pedágio com cancelas e permite a cobrança automática da tarifa por meio da leitura de placas e tags eletrônicas. Durante os testes, não haverá cobrança dos usuários.

Segundo a concessionária, a fase atual inclui validações técnicas, integração dos sistemas e calibração dos equipamentos. O processo é acompanhado pela Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp),



A partir de julho, valor em cada trecho será de R\$ 19,35

responsável pela homologação da tecnologia.

A previsão é que o sistema entre em operação em 1º de julho. Com a mudança, a tarifa atualmente cobrada no Sistema

Anchieta-Imigrantes será dividida entre os sentidos de descida e subida da serra. Hoje, motoristas que seguem para o litoral pagam R\$ 38,70 e não são cobrados no retorno à capital.

Com o novo modelo, o valor passará a ser de R\$ 19,35 por sentido. A cobrança ocorrerá nos pórticos instalados nas rodovias, tanto para quem segue ao litoral quanto para quem retorna ao planalto.

A alteração também afetará motoristas que utilizam as rodovias Padre Manuel da Nóbrega e Cônego Domênico Rangoni. Atualmente, eles pagam pedágio apenas nessas vias. Com a implantação do free flow, também haverá cobrança no trecho de planalto da Anchieta e da Imigrantes quando o deslocamento ocorrer no sentido da capital.

De acordo com a Ecovias, os novos pórticos substituirão as atuais praças de pedágio localizadas no km 32 da Rodovia dos Imigrantes e no km 31 da Via

Anchieta, que serão desmobilizadas após a transição.

Os equipamentos utilizam câmeras, sensores e antenas para identificar automaticamente os veículos. As câmeras contam com tecnologia OCR, capaz de realizar a leitura das placas dianteiras e traseiras. Sensores a laser classificam os veículos conforme características como altura, comprimento e número de eixos, enquanto as antenas identificam as tags eletrônicas.

As informações coletadas são enviadas para um sistema central, que valida os dados registrados e calcula a tarifa correspondente à passagem do veículo. A implantação do pedágio eletrônico integra o programa de modernização da infraestrutura rodoviária paulista conduzido pelo Governo de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) e da Artesp.