



A postergação da construção da nova pista de descida da Serra das Araras e seus impactos sobre o número de acidentes na BR 116

A economia brasileira é dependente do modo rodoviário, que responde por quase dois terços da matriz do transporte de cargas, tendo movimentado mais de dois trilhões de toneladas em 2009¹. Considerando essa realidade, é essencial para a competitividade que o país invista na melhoria contínua das rodovias, em especial naquelas que provêm ligações entre as maiores cidades.

Muito embora tal lógica econômica seja clara, ela não vem sendo seguida no que diz respeito à Rodovia Presidente Dutra (BR 116), principal ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo e mais importante artéria econômica do Brasil. De fato, a rodovia possui um enorme gargalo que traz custos altíssimos para o país e que, surpreendentemente, não tem previsão de solução definitiva: a Serra das Araras. Com traçado desenhado no início do século XX e claramente incompatível com o volume de tráfego existente hoje, esse trecho da Rodovia Presidente Dutra provoca não só engarrafamentos constantes e aumento do custo de frete devido a sua sinuosidade, mas também alto risco à vida.

Levantamento realizado pelo Sistema FIRJAN com dados da Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias do DNIT no período de janeiro de 2005 a junho de 2010 sobre os acidentes nas 10 rodovias federais do estado Rio de Janeiro mostra que a Rodovia BR 116 registra o segundo maior número de acidentes no estado (ver tabela 1).

Tabela 1 – Evolução dos acidentes nas rodovias federais do Rio de Janeiro.

Acidentes nas rodovias federais do Rio de Janeiro							
Rodovia	Extensão (km)	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan/Jun)
BR 101	595	4.108	3.954	2.673	4.687	5.208	2.554
BR 116	347	3.869	3.781	3.144	4.495	4.714	2.471
BR 040	181	1.921	1.868	1.542	1.802	2.243	1.298
BR 393	299	745	706	942	1.069	1.155	610
BR 356	188	225	299	277	323	293	180
BR 465	32	188	206	237	291	310	132
BR 493	125	133	137	131	184	251	98
BR 495	33	26	32	32	36	46	16
BR 354	26	16	23	19	25	30	13
BR 485	41	3	2	5	9	3	1
TOTAL RJ	1.866	11.234	11.008	9.002	12.921	14.253	7.373

Fonte: Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias (DNIT)

¹ Índice de Desempenho Econômico dos Transportes – IDET/FIPE



A postergação da construção da nova pista de descida da Serra das Araras e seus impactos sobre o número de acidentes na BR 116

Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos

Entretanto, quando considerada a relação entre o número de acidentes e a extensão da via, a BR 116 registra o maior índice de acidentes/km entre as rodovias federais no estado (ver tabela 2).

Tabela 2 – Evolução dos acidentes/km nas rodovias federais do Rio de Janeiro.

Acidentes/km nas rodovias federais do Rio de Janeiro							
Rodovia	Extensão (km)	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan/Jun)
BR 116	347	11	11	9	13	14	7
BR 040	181	11	10	9	10	12	7
BR 465	32	6	6	7	9	10	4
BR 101	595	7	7	4	8	9	4
BR 393	299	2	2	3	4	4	2
BR 356	188	1	2	1	2	2	1
BR 493	125	1	1	1	1	2	1
BR 495	33	1	1	1	1	1	0
BR 354	26	1	1	1	1	1	0
BR 485	41	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1.866	41	41	37	49	54	28

Fonte: Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias (DNIT)

Além de ser a rodovia com maior número de acidentes/km no estado, a BR 116 apresenta um quadro ainda mais grave na Serra das Araras: nas duas pistas de 8,7 km o número de acidentes vem aumentando significativamente nos últimos anos (ver tabela 3).

Tabela 3 – Evolução dos acidentes na Serra das Araras.

Acidentes considerando sentido de tráfego								
Rodovia	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan/Jun)	Total 2005/2010	
BR 116 (Serra das Araras - Pista de descida)	174	196	212	226	256	94	1.158	
BR 116 (Serra das Araras - Pista de subida)	105	80	108	119	140	49	601	

Fonte: Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias (DNIT)

Considerando o número de acidentes/km verifica-se que, no período analisado, a pista de descida da Serra das Araras registrou quase o dobro do número de acidentes da pista de subida e, em média, teve 104% mais acidentes por quilômetro do que a rodovia como um todo. Para efeito de comparação verifica-se que, na pista de subida, o número de acidentes ficou apenas 5% acima da média da BR 116, o que mostra o quão grave é o problema da pista de descida da Serra das Araras (ver tabela 4).

Tabela 4 – Evolução dos acidentes/km na Serra das Araras.

Acidentes considerando sentido de tráfego						
Rodovia	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan/Jun)
BR 116 (Serra das Araras - pista de descida)	20	23	24	26	29	11
BR 116 (Serra das Araras - Pista de subida)	12	9	12	14	16	6
BR 116	11	11	9	13	14	7

Fonte: Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias (DNIT)

Em relação às 12 principais rodovias federais brasileiras (exceto as do Rio de Janeiro) o número de acidentes/km na pista de descida da Serra das Araras, no período, supera em 53%, em média, o maior número de ocorrências, registrado na BR 101 em Santa Catarina, trecho no qual é conhecida como "Rodovia da Morte" (ver tabela 5).



A postergação da construção da nova pista de descida da Serra das Araras e seus impactos sobre o número de acidentes na BR 116

Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos

Tabela 5 – Acidentes/km na Serra das Araras em relação às 12 principais rodovias federais (exceto Rio de Janeiro).

Acidentes/km nas principais rodovias federais do Brasil (exceto Rio de Janeiro)						
Rodovia	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan/Jun)
BR 116 (Serra das Araras - pista de descida)	20	23	24	26	29	11
BR 116 (Serra das Araras - Pista de subida)	12	9	12	14	16	6
BR 101 - SC	13	13	14	16	20	10
BR 116 - SP	14	13	16	16	16	8
BR 116 - PR	8	7	7	11	12	6
BR 101 - ES	7	8	9	9	10	5
BR 381 - MG	7	7	8	9	10	5
BR 116 - RS	6	6	7	7	8	4
BR 040 - MG	4	4	5	5	6	3
BR 376 - PR	2	1	2	2	6	4
BR 153 - SP	2	2	3	3	3	2
BR 116 - SC	2	2	2	3	3	2
BR 290 - RS	2	2	2	2	2	1
BR 116 - BA	2	2	2	2	2	1

Fonte: Coordenadoria Geral de Operações Rodoviárias (DNIT)

Os números mostram, portanto, a grande ameaça em que se transformou a Serra das Araras, e cuja solução definitiva ainda não foi encontrada. De fato, embora o Programa de Exploração da Rodovia – que rege a concessão – tenha determinado que uma nova pista fosse entregue pela concessionária no final de 2009, a obra não foi executada: os recursos previstos no contrato de concessão para tal fim - R\$ 100 milhões atualizados de março de 1996 para junho de 2010 pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT - são 230% inferiores ao necessário, estimado em cerca de R\$ 350 milhões.

A ANTT e a concessionária NovaDutra estão atualmente discutindo mecanismos para realizar o reequilíbrio financeiro do contrato de concessão para que a obra possa ser iniciada no segundo semestre de 2012, com previsão de conclusão no primeiro semestre de 2015. Apesar das negociações nenhuma decisão foi tomada sobre o assunto e o início da obra continua indefinido, o que torna provável que a obra não esteja pronta em 2016, ano das Olimpíadas do Rio de Janeiro.

É importante ressaltar que cada dia de atraso significa um número maior de acidentes. De fato, projeção realizada pelo Sistema FIRJAN com base em informações da ANTT e do DNIT mostra que no trecho localizado entre os pedágios de Itatiaia e Viúva Graça – onde se localiza a Serra das Araras - o volume de veículos crescerá em média 7% ao ano e o de acidentes cerca de 9% ao ano. Com isso, entre 2010 e 2016 o total de acidentes previstos para o trecho da Serra das Araras será de cerca de 4 mil. Destes, 67% - próximo de 2.700 – serão na pista de descida.

Tabela 6 – Evolução dos acidentes na Serra das Araras.

Acidentes por trecho	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*	2016*	Σ 2010-2016*
Pista de descida	174	196	212	226	256	282	309	340	374	411	451	496	2.663
Pista de subida	105	80	108	119	140	150	161	173	185	198	213	228	1.308
Total	279	276	320	345	396	432	470	513	559	609	664	724	3.971

* Projeção

Fonte: Sistema FIRJAN, a partir de informações da ANTT e do DNIT

O que se conclui, portanto, é que a construção da nova pista de descida da Serra das Araras não pode mais ser postergada, por razões sociais e econômicas. O grande número de acidentes/km provoca perdas humanas e prejuízos econômicos gerados pelos constantes congestionamentos e interdições da rodovia. As perspectivas dos grandes



A postergação da construção da nova pista de descida da Serra das Araras e seus impactos sobre o número de acidentes na BR 116

Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos

investimentos na região de influência da rodovia nos próximos anos, a realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos e a necessidade de maior integração entre os dois principais estados do país tornam o início imediato da obra crucial não somente para o Rio de Janeiro e São Paulo, mas para todo o Brasil.

EXPEDIENTE: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) - Av. Graça Aranha, 01 CEP: 20030-002 - Rio de Janeiro.
Presidente: Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; **Diretor Geral do Sistema FIRJAN:** Augusto Franco Alencar; **Diretora de Desenvolvimento Econômico:** Luciana de Sá; **Gerente de Infraestrutura e Novos Investimentos:** Cristiano Prado; **Equipe técnica:** Anna Cecília Jasmim Gomes, Arabela de Paula Ferreira Pinto, Daniela Brayner, Gisah Brandão Correa, Júlia Nicolau Butter, Riley Rodrigues de Oliveira e Tatiana Lauria.
Sugestões e Informações: tel. (21) 2563-4196, e-mail: gni@firjan.org.br

