



Em estado precário, rodovias aguardam concessões

Síntese: *As condições das estradas pioraram muito desde o início da gestão Lula: 31 mil quilômetros estão em estado ruim ou péssimo. Trata-se de extensão 43 vezes maior do que a que se encontrava na mesma situação quando o PT assumiu o governo federal. Investimentos públicos no setor estão nos mais baixos níveis da história, na casa de 0,17% do PIB. Ações de prevenção e segurança no trânsito não saem do papel e país registra índices alarmantes de acidentes: 36 mil pessoas morrem por ano; um em cada cinco são jovens. Leilão para concessão de rodovias à iniciativa privada será teste quanto ao interesse de investidores na economia real.*

Dentro de mais alguns dias, alguns dos principais trechos de rodovias federais serão levados a leilão. É a chance de o país começar a ver melhorar um setor que nos últimos anos assistiu suas condições se deteriorarem severamente. As estradas encontram-se hoje em estado bem pior do que estavam há alguns anos; morrem cada vez mais brasileiros vítimas de acidentes de trânsito; e o governo federal investe cada vez menos na melhoria das vias.

A execução do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em janeiro, indica perspectivas nada animadoras. No segundo balanço de desempenho das ações, apresentado este mês, constatou-se que este é um dos segmentos em que o programa federal vai ainda mais mal do que no seu conjunto. Entre as rodovias, as hidrovias e os portos incluídos no PAC, 144 estão com cronograma de obras com sério atraso; cinco meses atrás, apenas 60 estavam nesta situação. São, segundo a própria metodologia do governo, empreendimentos com “elevados riscos” de não sair do papel, como os 260 km da Ferronorte em Mato Grosso.

Trata-se de gargalos que ameaçam todo o restante da economia. País de dimensões continentais, o Brasil precisa de uma estrutura de transporte mais eficiente, capaz de reduzir custos e tornar nossos produtos mais competitivos. Não é disso que dispomos hoje: os gastos com logística atingem 12% do PIB (Produto Interno Bruto), percentual superior ao de países como os Estados Unidos, de características geográficas similares às nossas. Lá o custo logístico encontra-se em torno de 9% do PIB.

A opção pelo transporte rodoviário agravou a situação. Hoje 62% do transporte de cargas é feito por estradas, que também respondem por 96% das viagens de passageiros. Desde que foram privatizadas, ainda no governo Fernando Henrique Cardoso, as ferrovias vêm ocupando espaço crescente na matriz de transporte, com desempenho ascendente. Mas, ainda assim, não superaram 26% do volume de cargas transportado atualmente.

Estradas deterioradas

A situação das rodovias só piorou com a chegada do PT ao governo federal. Atualmente apenas 25% das estradas do país exibem condições satisfatórias

(ótimas+boas), de acordo com pesquisa feita pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). Na outra ponta, 36,6%, que equivalem a 31 mil km, são consideradas ruins ou péssimas e um total de 75% da malha apresenta "algum grau de imperfeição" – o que inclui também as vias em situação "deficiente".

No fim do governo tucano, a situação era bem diferente: apenas 1,5% das rodovias pesquisadas eram classificadas como ruins ou péssimas; equivaliam a 715 km. No extremo oposto, 41% da malha (ou 19 mil km) era tida como ótima ou boa, segundo a mesma metodologia. Vale registrar que, desde que a CNT iniciou seu levantamento sistemático anual, em 1999, até 2002, a melhoria nas estradas foi constante. A partir de então, as condições só pioraram.

Estado de conservação das rodovias brasileiras (em %)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ótimo	2,8	1,7	2,9	5,1	10	11,6	11	10,8
Bom	19,7	18	28,4	35,8	16	13,7	17	14,2
Deficiente	72,8	76,5	66,3	57,6	38,4	36,4	31,8	38,4
Ruim	4,1	3,5	2,2	1,2	21,5	23,7	22	24,4
Péssimo	0,6	0,3	0,3	0,3	14,1	14,6	18,2	12,2

Fonte: Pesquisa Rodoviária CNT 2006

Muito disso deve-se aos insuficientes investimentos federais em transporte. A média no primeiro governo Lula foi de 0,17% do PIB, a mais baixa que se tem notícia. Entidades que representam o setor consideram que o mínimo para que o país vença o atraso em que se encontra é aplicar algo como R\$ 18 bilhões ao ano. Para dimensionar o quanto a realidade está distante disso, o Orçamento Geral da União reservou R\$ 7,8 bilhões para investimentos em transportes este ano, dos quais meros R\$ 648 milhões (ou 8% do total) foram efetivamente gastos até setembro.

Perdas humanas

A deterioração das condições de transporte no país cobra seu preço não só em custos ascendentes, como também em vidas humanas. A recém concluída Semana Nacional do Trânsito revelou mais uma triste estatística nacional: 35 mil pessoas morrem por ano no país em razão de acidentes de trânsito. Desses, um quinto são jovens com idade entre 18 e 29 anos. Outras 400 mil pessoas saem feridas. Isso representa perda de R\$ 28 bilhões anuais, ou algo como 1% do PIB, segundo estudo feito em conjunto pela Associação Nacional de Transportes Públicos e o Ipea.

O nível de insegurança nas vias urbanas e estradas brasileiras é muito maior do que o de outros países, indicando o grau de precariedade em que nos encontramos. Levantamento comparativo feito pelo professor Paulo Fleury, da Coppead-UFRJ, mostra que a relação de mortes por cada mil quilômetros de rodovias no Brasil atinge 106,8. Para dar clareza ao número, vale olhar o que ocorre em outras nações: na Itália e no Reino Unido, a relação é de 10 mortes; nos EUA, de 6,6 e no Canadá, de 3,3 mortes por cada mil quilômetros de estradas. Como se pode ver, a situação no Brasil é muito grave. Além disso, em cada 10 mil acidentes de trânsito morrem em média 909 pessoas, índice que nos Estados Unidos é de 65, o que atesta a deficiência das nossas condições de tráfego, segurança e prestação de socorro.

Mesmo diante de quadro tão dramático, o governo federal mal dedica esforços a programas e ações voltadas a atacar o problema da falta de segurança no trânsito. Prova disto é que, até 24 de setembro, apenas 4,6% dos recursos destinados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito este ano foram pagos. De um total de R\$ 160 milhões, somente R\$ 7,4 milhões foram efetivamente aplicados até agora. Mais: quase 60% do montante (R\$ 95 milhões) está trancado nos cofres do Tesouro a título de reserva de contingência – ou seja, dinheiro para engordar o superávit fiscal. Enquanto isso, ações como fomento a projetos destinados a redução de acidentes e melhoria da fiscalização de trânsito não tiveram um centavo gasto desde janeiro.

Alternativa enganosa

Conceder a exploração de rodovias à iniciativa privada pode representar algum alento neste quadro desolador. O leilão de sete trechos de estradas federais está previsto para 9 de outubro, depois de seguidos adiamentos, num processo que se arrasta há sete anos. Serão leiloados 2,6 mil km, extensão muito tímida ante a malha federal existente, de 58 mil km pavimentados. Resta saber se as regras adotadas pelo governo federal serão suficientes para atrair os investidores privados. A opção foi pela menor tarifa de pedágio, sem cobrança pelas outorgas. Embora, à primeira vista, pareça mais favorável, não é.

Com o modelo federal, apenas os que trafegarem pelas estradas pedagiadas serão beneficiados pelos valores mais baixos praticados. Já com a cobrança de outorgas, o poder concedente, ou seja, o Estado, pode usar os recursos arrecadados para melhorar as condições de toda a malha rodoviária, contemplando vias sem patamares mínimos de tráfego que lhes permitiriam ser recuperadas pela iniciativa privada por meio de concessões. Isso significa que, nesses moldes, toda a sociedade é favorecida. Este é o modelo que será adotado, por exemplo, em São Paulo, onde cinco lotes de rodovias, perfazendo 1,6 mil km, serão levados a leilão.

O leilão marcado pelo governo federal para os próximos dias servirá de teste quanto à real atração que oportunidades no Brasil exercem sobre investidores privados. O país não pode correr o risco de prescindir desses empreendedores, já que cada dia fica mais clara a incapacidade estatal para tocar investimentos produtivos, algo que o balanço do PAC apresentado este mês só reforça. Há, porém, a ameaça de que o modelo populista adotado para as concessões rodoviárias puna toda a sociedade, condenando as estradas brasileiras ao péssimo estado em que hoje se encontram.



"Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV" é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.

Caso não queira voltar a recebê-la, clique [aqui](#).

Se preferir, basta responder este e-mail preenchendo o campo Assunto com a palavra "Cancelamento" e seu endereço será excluído de nossa lista.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 - 17º andar - Sala 1707 . Cep 70165-900 . Brasília - DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . e-mail: itv@itv.org.br . site: www.itv.org.br