



Os limites do modelo petista de concessões rodoviárias

Síntese: *Passados apenas alguns meses do início dos contratos, as concessionárias das rodovias federais começam a pedir revisão dos preços de banana que ofertaram nos leilões. Isso deve resultar em atraso nas raras melhorias previstas na malha viária federal concedida. Enquanto isso, as condições da maior parte dos trechos sob administração da União continuam insatisfatórias: 19% das rodovias federais, as BRs, estão em estado ruim ou péssimo. Em contraposição a isso, a malha paulista, já em boa parte sob exploração privada, abriga 18 das 20 melhores estradas do país.*

A má situação da infraestrutura viária voltou ao centro das atenções com a perspectiva de retomada de um novo ciclo de crescimento no país. A expansão da produção e do consumo exige contrapartida na forma de melhores condições de escoamento e logística. Neste aspecto, há problemas latentes no setor rodoviário, em que o nível de investimento encontra-se bastante deprimido.

Uma das razões para isso, talvez a principal delas, tem sido a incapacidade do governo federal em gerir sua imensa malha de rodovias. Não só o investimento público tem se mostrado insuficiente, como toda sorte de barreiras foi criada pela gestão petista aos empreendimentos privados. É o que ocorre, por exemplo, com as concessões, contra as quais o PT sempre ergueu uma resistência histórica.

A União tem 61,8 mil km de estradas sob sua responsabilidade. Em sua maior parte, tal extensão apresenta-se em estado deplorável. Pesquisa feita pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) indica que 24% da malha brasileira encontra-se em condições ruins ou péssimas. Quando se consideram também os trechos classificados como "regulares", o percentual de rodovias com problemas no país vai a 69%. (Na edição deste ano, que acaba de ser divulgada, foram analisados 89,6 mil km, incluindo também as vias sob responsabilidade estadual e as concedidas à iniciativa privada.)

Baixa execução orçamentária

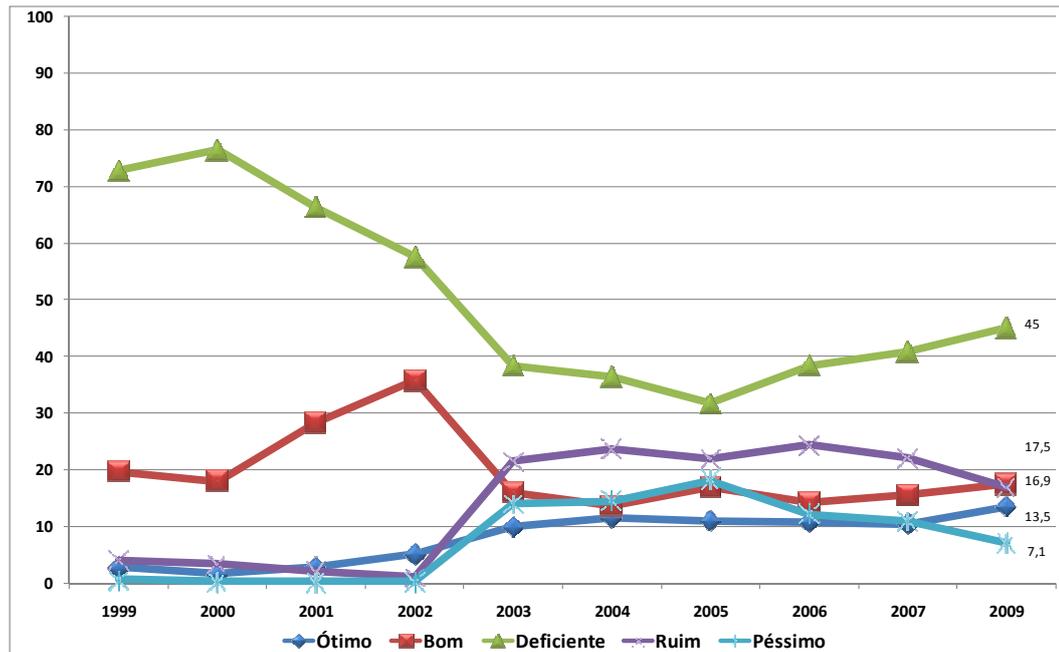
No papel, as estradas federais até parecem merecer atenção: o Orçamento Geral da União prevê aporte de R\$ 15,3 bilhões nas rodovias federais neste ano, incluindo restos a pagar de 2008. Mas, no mundo real, a prática é bem distinta. Até agora, apenas cerca de 20% deste valor foi aplicado. O balanço mais recente do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) reforça a constatação: até agosto, passados 31 meses desde o lançamento do plano, somente 52 km das obras rodoviárias previstas foram concluídas.

As dificuldades do Estado para restaurar, manter e ampliar as rodovias são evidentes – dadas a limitação de recursos orçamentários disponíveis e, principalmente, a incapacidade gerencial. Em situações assim, as concessões aparecem como uma opção desejável, por permitirem transferir o peso de tais investimentos à iniciativa privada, tendo como contrapartida a cobrança de

pedágios daqueles que utilizam as vias. A relutância petista em aceitar tais benefícios fez com que um rol de 2.600 km de estradas federais demorasse anos para ser concedido, o que só veio ocorrer em outubro de 2007.

Na ocasião, a União optou por um modelo até então não testado no país: o da disputa pela menor tarifa. Antes, vencia os leilões quem se dispusesse a pagar a maior outorga ao poder concedente. Qual a vantagem do sistema anterior? Ele permitia que o valor arrecadado pelo Estado fosse investido em rodovias sem atratividade para ser exploradas por concessão, ou seja, possibilitava pulverizar os benefícios gerados nas disputas pelos trechos mais movimentados.

Estado geral das rodovias brasileiras (em %)



Fonte: Pesquisa Rodoviária CNT – Edição 2009

Sem almoço grátis

No sistema adotado pelo governo petista, o que interessa é obter o menor pedágio possível, a chamada "modicidade tarifária". Nesta ótica, o leilão de dois anos atrás foi um sucesso, com deságios que chegaram a 65% sobre os valores expressos nos editais. Mas não demorou muito para que o que parecia ser uma pechincha começasse a cobrar seu preço. Muito antes dos prazos previstos para tanto, as concessionárias já começaram a pedir revisão dos valores dos pedágios, sob alegação de que têm sofrido prejuízos com os contratos arrematados a preço de banana.

As empresas argumentam que delongas por parte da União, como na liberação de licenças ambientais e em desapropriações, retardaram e reduziram seus ganhos. A realidade, porém, é que desde o início já se previa que os valores ofertados nos leilões não se sustentariam. Como, nestas concessões, não houve pagamento de outorga, o ajuste – se houver – só poderá ser feito por meio da postergação do ritmo de obras previstas nos contratos. Perdem os usuários.

Mas as fragilidades do modelo adotado pelo governo Lula vão muito além disso. Os contratos resultantes do leilão de 2007 limitam-se, em sua maior parte, a

apenas exigir das concessionárias a manutenção das vias concedidas. As obras de ampliação só aparecem nos cronogramas anos à frente. As exigências federais quanto à segurança nas pistas também são muito mais brandas do que as cobradas em São Paulo, por exemplo.

Em São Paulo, concessões bem sucedidas

Realidade bem diferente emerge das concessões feitas pelo governo paulista desde 1998. Nestes onze anos, 675 km de estradas já foram duplicados, 130 novos quilômetros construídos e R\$ 10,4 bilhões investidos. Um dos resultados disso é que, entre as 20 melhores rodovias do país, 18 são estradas concedidas no programa paulista. Outro efeito é a melhoria das condições de segurança: desde 2000, o índice de mortes nas vias concedidas em São Paulo caiu 40,5%.

Este ano, o governo paulista transferiu mais 1,7 mil km de estradas para gestão privada. Os investimentos previstos somam R\$ 8 bilhões, a maior parte concentrada nos anos iniciais dos contratos. Um aspecto ajuda a distinguir claramente a lógica adotada no estado e a que prevaleceu no certame federal: as empresas vencedoras dos leilões também terão de se responsabilizar pela manutenção, ao longo das próximas três décadas, de quase 1 mil km de pequenas estradas do interior, as vicinais, que, por si só, não atrairiam o interesse do investidor privado.

A mais recente rodada da pesquisa CNT explicita, uma vez mais, o abismo entre as condições das rodovias sob gestão federal e aquelas que foram repassadas para as concessionárias. Das 36 estradas classificadas como ótimas ou boas, apenas 11 não estão sob gestão privada. Entre as rodovias concedidas há apenas 264 km considerados ruins e nenhum centímetro tido como péssimo; isso dá 1,9% do total, ante 19,1% das rodovias federais nestas duas condições. Na ponta oposta, 76,5% das concedidas são ótimas ou boas, ante 33% das federais.

A concessão de rodovias já demonstrou ser a saída mais equânime, por onerar apenas quem usa as estradas, e justa, ao liberar recursos orçamentários para atender necessidades da população em áreas como saúde e educação. Malabarismos como os que orientaram o modelo petista tentem a mostrar seus limites em forma de frustração de investimentos e deterioração das malhas, restringindo o desenvolvimento.

A falta de infraestrutura adequada causa prejuízos relevantes ao país. As más condições das estradas brasileiras resultam em perda de R\$ 3,5 bilhões por ano em termos de maiores custos de logística e transporte. O problema precisa ser enfrentado com mais realismo, mas o governo federal tem demonstrado dificuldade e mesmo relutância para admitir as concessões como solução. Não percebe que este é um debate que não comporta ideologia.



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

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA – www.itv.org.br

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 . itv@itv.org.br