

Rodovias em condições inadequadas comprometem o desenvolvimento do país

A Pesquisa CNT de Rodovias 2016, divulgada pela Confederação Nacional do Transporte, evidenciou em sua vigésima edição que 58,2% das rodovias brasileiras pesquisadas ainda não oferecem as condições adequadas aos usuários. Os reflexos dessa baixa qualidade são muitos, entre eles destacam-se o aumento do custo da operação, a redução da segurança e da eficiência dos serviços de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Desta forma, a solução dos entraves apontados pela Pesquisa é essencial para que o país tenha um desenvolvimento sustentado e ofereça segurança à população.

A Lei nº 10.233/2011 destaca como objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação (SNV):

“Art. 4º São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infraestrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

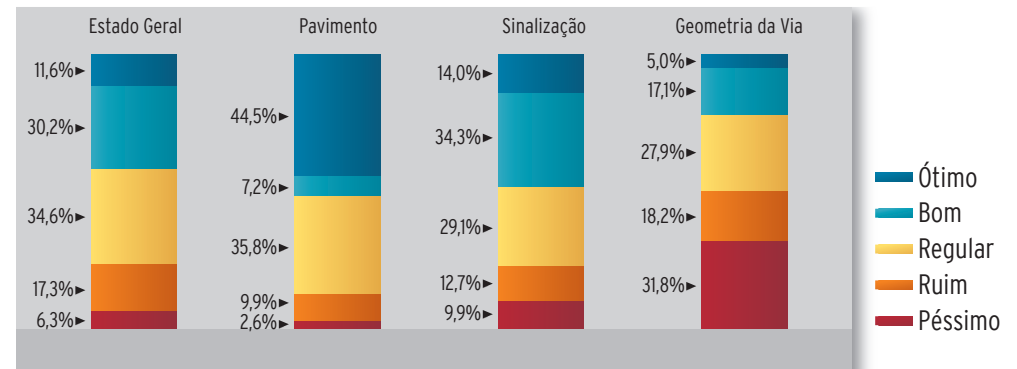
III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infraestrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte”

Apesar da definição legal, a Pesquisa da CNT aponta a existência de uma infraestrutura escassa, de qualidade insuficiente e que compromete significativamente o desempenho do setor transportador e das demais atividades econômicas no país. Os 60.165 km classificados no Estado Geral como Regular, Ruim ou Péssimo evidenciam a

Gráfico 1 – Resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2016



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2016.

dificuldade de se ofertar uma infraestrutura viária adequada.

Deficiências na execução das obras, dificuldades gerenciais e o baixo investimento público fazem com que as intervenções identificadas como necessárias ocorram apenas quando a situação da rodovia já é crítica. Desta forma, o número de pontos críticos¹ identificados pela Pesquisa teve aumento de 89,0% entre 2011 e 2016, quando foram mapeadas 414 ocorrências. Um exemplo dessas é uma erosão na BR-101/ BA identificada

por 3 anos consecutivos pela Pesquisa CNT de Rodovias e que ainda não foi solucionada.

Apesar de, em média, cerca de 50% do orçamento ser destinado às intervenções de manutenção, o montante não é suficiente, como apontam os dados da Pesquisa de Rodovias. A falta de manutenção adequada por um longo período faz com que, atualmente, sejam necessários R\$ 57,08 bilhões para se recuperar somente a condição do pavimento². O valor é quase dez vezes maior do

Figura 1 – Custo dos acidentes rodoviários - 2015



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2016 com dados da PRF e do IPEA.

que o total investido pelo governo federal na infraestrutura rodoviária em 2015 (R\$ 5,95 bilhões). Todavia, ainda são necessárias outras ações para requalificar as rodovias, pois existem problemas de Sinalização em 51,7% da malha pesquisada e deficiências na Geometria da Via em 77,9%, (Gráfico 01).

Uma das consequências diretas da baixa qualidade das rodovias é o aumento do custo operacional do transporte rodoviário de cargas, que impacta o frete e, conseqüentemente, o preço

dos produtos produzidos e consumidos no país, bem como a competitividade no mercado internacional. Os defeitos identificados no pavimento geram consumo desnecessário de combustível, de pneus e de manutenção adicional que resultam em um aumento médio no custo operacional de 24,9% no país. Ou seja, em média, o país gasta cerca de um quarto a mais do que deveria para transportar suas mercadorias. A realidade do transporte rodoviário brasileiro, evidenciada pela Pesquisa, destaca que o objetivo

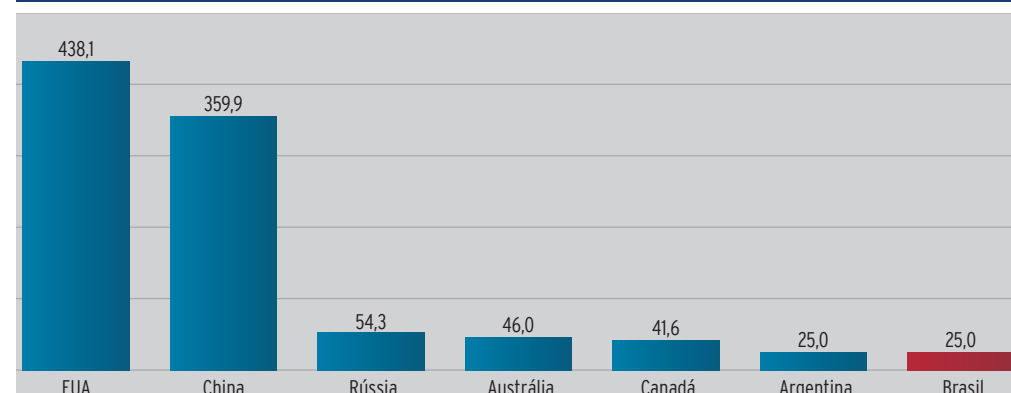
público de minimizar os custos totais do transporte não foi atingido.

Além de não tornar mínimo o custo de transporte, o sistema viário nacional possui características que comprometem a segurança dos condutores. Na Pesquisa de 2016, foram identificados 14.311 km de rodovias onde inexistiam pintura das faixas laterais. Além disso, em 51.459 km há a necessidade de defensas, mas o dispositivo de segurança não estava disponível. Essas e outras inadequações da malha rodoviária potencializam a ocorrência de acidentes

que prejudicam tanto a atividade transportadora quanto a vida da população e a capacidade produtiva do país.

Analisando-se os dados de acidentes rodoviários, divulgados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), e os custos calculados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)³, estimou-se que os acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras causaram perdas de R\$ 11,15 bilhões em 2015. Isto é, os custos com acidentes rodoviários custaram ao país quase o dobro do volume

Gráfico 2 – Densidade da malha rodoviária – países selecionados (valores em km/1.000 km² de área territorial)



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2016 com dados do SNV (2015) e da Central Intelligence Agency (CIA).

dedicado às intervenções de manutenção, adequação e expansão da malha rodoviária sob gestão do governo federal.

Adicionalmente, os dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2016 reforçam que, além de ofertar reduzida qualidade, o sistema rodoviário brasileiro é insuficiente para atender às demandas da população e promover a integração nacional de forma eficiente. Apenas 12,3% das rodovias brasileiras são pavimentadas, o que evidencia uma baixa densidade da malha nacional, principalmente comparada a outros países (Gráfico 02). Nesse sentido, a CNT propõe a retomada da expansão da malha com o investimento de R\$ 98,33 bilhões em construção e pavimentação de 21.065 km de novas rodovias.

Para solucionar os atuais entraves, a CNT estimou a necessidade de aportes de, no mínimo, R\$ 292,54 bilhões em ações de expansão e adequação das rodovias brasileiras. Contudo, apesar de ser responsável pela gestão da infraestrutura nacional, o Estado não será

capaz de, sozinho, realizar as melhorias necessárias.

Nas últimas duas décadas o ápice de investimentos em infraestrutura rodoviária foi em 2011, resultado de uma tentativa do governo federal de ampliar os aportes públicos na malha. Entretanto, as crises política, fiscal e econômica fizeram com que, em 2015, o montante aplicado correspondesse a apenas 53% daquele registrado em 2011 e, em termos absolutos, uma volta ao patamar registrado em 2008 (Gráfico 03).

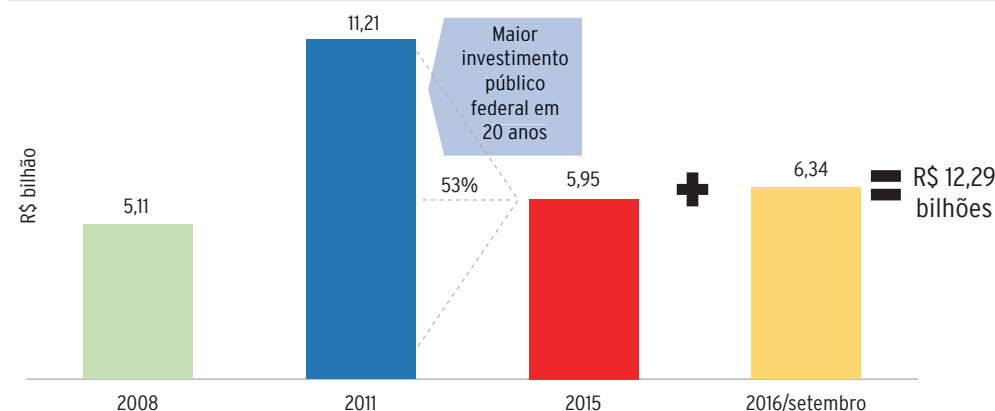
Em 2016, apesar de os valores desembolsados até setembro já equivalem à 96,8% do autorizado para a infraestrutura rodoviária no ano, eles somam apenas R\$ 388,30 milhões a mais que o do ano anterior. Contudo, 80,6% dos pagamentos realizados neste ano referem-se a Restos a Pagar Pagos, ou seja, são contratos de anos anteriores que não haviam sido pagos pelo governo federal.

A dificuldade de realização de investimentos pelo poder público e a revelada inadequação da infraestrutura rodoviária

nacional evidenciam a necessidade de se promover uma maior participação da iniciativa privada no provimento de rodovias no país. Além de reduzir a pressão sobre o orçamento público, a participação da iniciativa privada tem a capacidade de, em um reduzido espaço temporal, melhorar a qualidade das rodovias, como revela a Pesquisa CNT de Rodovias ao avaliar a evolução da qualidade das rodovias recentemente

concessionadas. Desta forma, a realização de novas concessões apresenta-se como fundamental para que os objetivos do SNV sejam atingidos e os transportadores e demais usuários possam usufruir de uma infraestrutura adequada, que garanta segurança e promova a integração nacional e, assim, contribua para a retomada do desenvolvimento econômico nacional.

Gráfico 3 – Investimento público federal em rodovias – anos selecionados



Fonte: Boletim Econômico CNT com dados do Siga Brasil.

¹ São considerados pontos críticos: buracos grandes, erosões na pista, pontes caídas e quedas de barreiras.

² 48,3% da extensão foi classificada como Regular, Ruim ou Péssimo na variável Pavimento.

³ Atualizados pela CNT.