

# Novo modelo, com foco na prestação de serviços, é mais inteligente

De São Luís

Um novo conceito de concessão de estradas começa a ser introduzido no Brasil. Consiste em contratar o nível de serviço da rodovia e não mais as obras. O instrumento passa a ser aplicado inicialmente na BR-116, na Bahia, em uma concessão de 680 quilômetros de extensão. Até o fim de 2011, a medição do nível de serviço deve ser implantada em todas as rodovias federais concessionadas sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Rodoviários (ANTT). São 4.773 quilômetros, cerca de 8% da malha federal pavimentada, de cerca de 60 mil quilômetros.

Bernardo Figueiredo, diretor-geral da ANTT, diz que o novo modelo representa a implantação de um sistema de rodovia "inteligente". São fixadas cinco categorias (de A até E) para medir a situação da rodovia. A classificação nesses níveis se dá com base nos critérios de velocidade média de viagem, congestionamento e qualidade do pavimento. O foco, segundo Figueiredo, é conceder ao usuário um serviço adequado. Nas concessões tradicionais, pode ocorrer de o usuário pagar o pedágio, mas os investimentos programados não serem suficientes para garantir uma situação adequada.

Segundo o diretor da ANTT, as primeiras concessões de estradas, feitas na década de 1990, tiveram um viés de transferência de responsabilidade para o setor privado. Foi um conjunto de obras que se julgou conveniente de fazer por

período de 25 anos. A segunda etapa das concessões, em 2007, enfrentou dificuldades e incluiu sete trechos com cerca de 2,8 mil quilômetros. Figueiredo lembra que essa segunda fase permitiu um processo mais competitivo, com maior número de empresas, e conseguiu-se deságios fortes.

Agora surge esse novo conceito de concessão com foco na prestação de serviços. Figueiredo também afirma que o governo examina a possibilidade de implantar a concessão administrativa pela qual não se cobraria pedágio. A União passaria a remunerar o concessionário diretamente. "É um caminho para ampliar a possibilidade de fazer concessões no país", diz Figueiredo. Mas não existe decisão do governo sobre o tema.

Pesquisas feitas pelo setor privado mostram que a situação das rodovias melhorou, mas ainda há muito por fazer.

A pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de rodovias 2009 mostrou que da extensão total pesquisada, de 89.552 quilômetros, 13,5% encontravam-se em ótimo estado e 17,5% em boa situação. Outros 45% foram classificados como em estado regular, enquanto 16,9% da malha permaneciam em situação ruim. Outros 7,1% ganharam a definição de péssima. Os números melhoraram em relação à pesquisa de 2007. Mas a ANTT vê a pesquisa da CNT com reservas e questiona parte da metodologia utilizada.

Pesquisa do Instituto Ilos Supply Chain com profissionais de

logística das 500 maiores empresas do Brasil em faturamento mostra que a situação da infraestrutura de transportes no Brasil ainda é considerada mediana. Os entrevistados deram nota média de apenas 5,2 (escala de 0 a 10) para a infraestrutura de transportes do país. O modal aéreo obteve as melhores avaliações (nota média 6,6), seguido pelos modais rodoviário (5,8); dutoviário (5,5), aquaviário (4,8) e ferroviário (4,2).

As ferrovias ainda têm muito trabalho pela frente. Dos 28 mil quilômetros de malha hoje existentes, cerca de dois terços ainda são subutilizados, segundo ANTT. Rodrigo Vilaça, diretor executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), lembra que está prevista a construção de mais 11 mil quilômetros de malha ferroviária de carga no país. Um dos projetos em estudo no governo é o da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a cargo da Valec, empresa ligada ao Ministério dos Transportes.

Segundo Figueiredo, da ANTT existem duas ações em curso para as ferrovias. Uma é a discussão sobre a repactuação de contratos para tornar direitos e obrigações mais claros. Outro ponto é a implantação de um modelo para a nova malha ferroviária em que se separa a infraestrutura da prestação do serviço. Esse é um modelo "aberto" de competição em que o transporte na mesma malha pode ser prestado por vários operadores logísticos. (E.G.)