

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 mostraram 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 a ANTF. 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 ANTF 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.)