

A infraestrutura do TRC no Brasil



Quais são os planos para desafogar o modal mais utilizado (59%) e que tem impacto direto no Custo Brasil e na competitividade das empresas e do País?

Por mais de uma década, tanto os técnicos das empresas privadas, estudiosos e associações de classe têm alertado sobre as dificuldades geradas pelas deficiências em infraestrutura no transporte rodoviário de cargas, cujos custos representam aproximadamente 5% PIB.

Vejam notícias de 10 anos atrás:

- Os custos dos transportes são afetados pelo mau estado de conservação das estradas, chegando a triplicar os gastos com manutenção (NTC Notícias de 10 de junho de 2003);
- Aumenta significativamente o tempo do material em trânsito, além dos danos causados à carga na viagem;
- Risco de colapso nos transportes em função do crescimento da safra de produtos agrícolas, estimada entre 110 e 120 milhões de toneladas em 2004 (São 170 milhões de toneladas em 2013!).

A previsão é implantar rodovias com pistas simples e duplas, duplicar algumas existentes nos estados da BA, ES, MG, GO, TO, DF, MS e MT, em uma extensão total de 7.563,9 km

O Brasil conta com 1.691.215 km de rodovias, sendo que apenas 219.846 km são pavimentados, segundo dados do DNIT, de 28/12/2012. As tentativas de adequar a infraestrutura rodoviária a partir de verbas, orçamentos e planos federais têm sido absolutamente inócuas (programa de tapa buracos, planos plurianuais, CIDE, etc).

Ao longo dos anos, o governo do Estado de São Paulo adotou uma política de privatizações das estradas, muitas vezes criticado, pois o modelo acarretou em uma elevada taxa de pedágio. Em contrapartida, levou as estradas paulistas a serem classificadas como as melhores do País.

Um estudo da CNT de 2011, que comparou os custos de transportes tomando como referência as estradas em ótimo estado de conservação, concluiu que existem os seguintes acréscimos de custos: 18,8% quando a rodovia está em bom estado, 41,0% em estado regular, 65,0% em estado ruim e 91,5% em péssimo estado.

Como a situação estava cada vez mais crítica e independente de razões político e ideológicas, o governo federal flexibilizou alguns critérios para atrair os investidores e lançou o “Programa de Investimentos em Logística”, que inclui a infraestrutura rodoviária.

O Programa de Investimentos

A previsão é implantar rodovias com pistas simples e duplas, além de duplicar algumas existentes nos estados da BA, ES, MG, GO, TO, DF, MS e MT, em uma extensão total de 7.563,9 km.

Foi desenvolvido um modelo a partir do qual se espera estimular a

participação das empresas privadas neste lote de concessões assim como nos demais.

Alguns tópicos relevantes (DNIT):

Escopo do projeto:

- Prazo de concessão de 30 anos renováveis;
- TIR (taxa interna de retorno) 5,5%;
- Cobrança de pedágio após a recuperação emergencial e 10% da duplicação;
- Duplicação total da rodovia em cinco anos;
- Conservação e operação por 30 anos com: monitoramento eletrônico, socorro médico, etc;

Financiamento:

- Prazo de financiamento de 25 anos, com carência de cinco anos;
- Juros: TJPO + até 1,5% a.a.

Outras Obrigações:

- Licenciamento ambiental;
- Alocação de riscos;
- Gestão de contratos;
- Estudos de viabilidade; e
- Participação social.

Conclusão

Se as ações acima não são totalmente satisfatórias, pelo menos teremos algo para acompanhar, avaliar, fazer ajustes, melhorar, e manter a esperança que teremos uma infraestrutura rodoviária melhor e que nos tornemos mais competitivos. []



Antonio Carlos da Silva Rezende
é instrutor e gerente de projetos da IMAM Consultoria