

Entrevista >> POR RITA BRIDI

Moacyr Duarte >> PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR)

“O que os usuários da rodovia pagam é menos do que eles têm de retorno”

Duarte defende modelo brasileiro de privatização, mas aponta falhas nos estudos de viabilidade

■ ■ A concessão de rodovias públicas à iniciativa privada, com a cobrança de pedágio para viabilizar os investimentos, foi um dos temas de debate no Congresso Brasileiro de Rodovias e Concessões, realizado em Florianópolis, na última semana.

O evento aconteceu em um momento em que a sociedade capixaba debate o modelo para a concessão do trecho da BR 101 que corta o o Espírito Santo. O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Duarte, fala, na entrevista abaixo, sobre o modelo de concessões, cobrança de pedágio e investimentos.

■ ■ Que avaliação o senhor faz do programa de concessão de rodovias?

O programa é um sucesso. Nas rodovias que foram transferidas para as concessionárias, elas cumpriram seu papel, realizaram os investimentos, estão operando adequadamente. O usuário ganhou porque, na relação custo-benefício, o que eles pagam é menos do que



RADIOGRAFIA. Todas as pesquisas indicam que as melhores rodovias do país são as pedagiadas, diz empresário

DIVULGAÇÃO

em infraestrutura?

O que acontece é que o Brasil precisa investir pesadamente em infraestrutura, não só de rodovia, de ferrovia, de navegação (portos e hidrovias). Eu acho que tem um grande investimento por fazer, e a participação da iniciativa privada aportando recurso, aportando capacidade de gerenciamento é uma contribuição importante.

■ ■ O foco do transporte no Brasil é o rodoviário, que tem custo mais elevado. Investir mais no modal marítimo seria uma boa alternativa?

O Brasil não é nem rodoviário, nem ferroviário, nem hidroviário. O Brasil não tem infraestrutura. Falta tudo. Nossa expectativa é de que os modais ferroviário e rodoviário cresçam. E o hidroviário e o de cabotagem também têm que crescer. Se o Brasil for comparado a outros países, inclusive aos Brics, não temos rodovia, não temos ferrovia, não temos nada.

■ ■ A concessão de rodovias públicas à iniciativa privada, com a cobrança de pedágio para viabilizar os investimentos, foi um dos temas de debate no Congresso Brasileiro de Rodovias e Concessões, realizado em Florianópolis, na última semana.

O evento aconteceu em um momento em que a sociedade capixaba debate o modelo para a concessão do trecho da BR 101 que corta o Espírito Santo. O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Duarte, fala, na entrevista abaixo, sobre o modelo de concessões, cobrança de pedágio e investimentos.

■ ■ Que avaliação o senhor faz do programa de concessão de rodovias?

O programa é um sucesso. Nas rodovias que foram transferidas para as concessionárias, elas cumpriram seu papel, realizaram os investimentos, estão operando adequadamente. O usuário ganhou porque, na relação custo-benefício, o que eles pagam é menos do que eles recebem de retorno, e as rodovias estão em bom estado. Todas as pesquisas indicam que as melhores rodovias do país são as pedagiadas. De maneira geral, nesse 12 anos, podemos avaliar que o programa de concessão é um sucesso.

■ ■ A melhoria das estradas no Brasil depende das concessões?

Não depende só das concessões. Há rodovias que têm um tráfego maior, que precisam de grandes investimentos. Existe um outro modelo que é o da PPP, a Parceria Público-Privada, em que as concessionárias recebem



RADIOGRAFIA. Todas as pesquisas indicam que as melhores rodovias do país são as pedagiadas, diz empresário

“**Tarifa baixa é uma coisa importante. Porém mais importante do que ter uma tarifa muito baixa é ter um investimento adequado**”

um subsídio por fazer as obras. De qualquer maneira, os órgãos públicos, o Dnit, o DER, têm ainda muita estrada para se responsabilizar, para melhorar.

■ ■ Um dos desafios é que a União não tem o dinheiro necessário para investir na melhoria das rodovias.

Há dois problemas: recursos e dificuldade gerencial. Você pega um órgão como o Dnit, que tem sede em Brasília, que cuida de 60 mil quilômetros de rodovias no país inteiro, ele tem muita dificuldade de fazer esse gerenciamento. Há problemas para contratar e para administrar, conflitos com o Tribunal de Contas da União, e isso tudo vai prejudicando.

■ ■ Na sua avaliação, as tarifas que os usuários pagam são tarifas justas, ou sobrecarregam os que passam pelas rodovias concessionadas?

Os estudos que temos mostram que o que o usuário paga é menos do que ele ganha, do benefício que ele recebe de volta. Agora, claro, é um setor que não havia tradição. Então, é evidente que o usuário estranha e não gosta. Mas isso é uma tendência mundial. O uso da rodovia é uma coisa que virá com o tempo e vai acontecer, porque os recursos orçamentários não são mais suficientes para atender às demandas sociais, aposentadoria, saúde, educação, segurança e ao mesmo tempo fazer a infraestrutura.

■ ■ O modelo das concessões feitas no país é bom, ou precisa ser melhorado?

Precisa melhorar. Os estudos de viabilidade têm que ser mais bem feitos. Quando você faz um estudo tenta fazer uma projeção razoável do que vai acontecer, do que dá para fazer, o que não dá para fazer, e a tarifa de pedágio. Acontece que alguns governos se preocupam muito com a tarifa baixa.

Para ter uma tarifa baixa é preciso cobrar de todos os usuários. Se você começa a colocar praças de pedágio em determinados locais e uma boa parte do usuário não paga, aqueles que pagam, pagam mais caro. Nesses últimos programas, por exemplo, o governo teve a preocupação de colocar mais praças de pedágio.

■ ■ Qual a tendência que o senhor percebe para as próximas concessões? Serão grupos nacionais, internacionais, ou possíveis parcerias?

São grupos nacionais. Os internacionais são aqueles que já estão atuando aqui. Hoje, por conta da crise financeira

mundial, esses grupos que operam em concessões no resto do mundo, realmente, não estão em condições de vir abrir um mercado novo como é o brasileiro. Vamos ter grupos nacionais, e os estrangeiros que já operam aqui.

■ ■ E o trecho da BR 101 que corta o Espírito Santo, que irá a leilão no final do ano, na sua avaliação, é atrativo?

O que eu tenho ouvido falar é que o trecho do Espírito Santo é atrativo. O problema ali é a discussão de tarifa, porque se você quer uma tarifa baixa, o que você faz? Começa a jogar o investimento para a frente. Aí você não tem renda suficiente para fazer o investimento que precisa. Esse realmente é o desafio para o estudo de viabilidade.

■ ■ Então é preciso haver mais cuidado na elaboração dos estudos de viabilidade e ampla discussão do projeto nas audiências públicas.

Os estudos de viabilidade têm que ser muito bem feitos. São estudos caros, mas que precisam ser feitos.

■ ■ O país recebe os investimentos de que precisa

em infraestrutura?

O que acontece é que o Brasil precisa investir pesadamente em infraestrutura, não só de rodovia, de ferrovia, de navegação (portos e hidrovia). Eu acho que tem um grande investimento por fazer, e a participação da iniciativa privada aportando recurso, aportando capacidade de gerenciamento é uma contribuição importante.

■ ■ O foco do transporte no Brasil é o rodoviário, que tem custo mais elevado. Investir mais no modal marítimo seria uma boa alternativa?

O Brasil não é nem rodoviária, nem ferroviária, nem hidroviária. O Brasil não tem infraestrutura. Falta tudo. Nossa expectativa é de que o modais ferroviário e rodoviário cresçam. E o hidroviário e o de cabotagem também têm que crescer. Se o Brasil for comparado a outros países, inclusive aos Brics, não temos rodovia, não temos ferrovia, não temos nada.

“**O governo federal não conseguiu fazer as Parcerias Público-Privadas, as chamadas PPPs, porque é uma coisa complicada. O estudo é complexo**”

■ ■ A falta de investimentos em infraestrutura está limitando o desenvolvimento do país?

Acho que sim. Hoje, por exemplo, você pega a soja. Na fazenda, ela custa muito menos que no resto do mundo, no porto ela custa muito mais. Cada modal tem a sua vocação. Não posso querer transportar cargas de baixo valor agregado por longas distâncias. Isso não tem jeito. No Brasil a soja é transportada a longa distância por caminhão porque não tem alternativa. Não quer dizer que o ferroviário vai substituir o rodoviário. Eles se complementam.

Já olhou o **Classificados.AG** de hoje?

São mais de 300 ofertas de veículos seminovos para você.

Confira.

classificados.AG