

# A lógica das privatizações rodoviárias

Gilmar Mendes Lourenço\*

Apesar das intenções contra as privatizações, predominantes no discurso do Presidente Lula, no transcorrer da campanha para a reeleição em 2006, o governo viabilizou e consagrou, em outubro de 2007, a transferência da operação de um bloco de sete trechos de rodovias federais ao setor privado, totalizando cerca de 2.600 km, que haviam sido agraciados com parcos recursos do Orçamento da União no presente exercício.

Os critérios adotados para a escolha das empresas, em leilões realizados na Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), foram centrados na equação custo-benefício, traduzida nas propostas apresentadas com as menores tarifas a serem cobradas dos usuários (supostamente mais aderentes ao interesse público), para a exploração de 36 postos de pedágio das estradas federais, que articulam os principais pólos econômicos das regiões Sudeste e Sul do País, com ênfase para Fernão Dias e Régis Bittencourt. Em continuidade, o processo deverá incluir partes das BRs 116 e 324 na Bahia, e das BRs 040 e 050 no Distrito Federal.

As companhias vencedoras deverão efetuar inversões da ordem de R\$ 20,0 bilhões, em um prazo de 25 anos, em obras de reparação e manutenção, duplicação de trechos e em construção de trevos e passarelas.

Os deságios verificados no cotejo entre as propostas e as tarifas máximas estipuladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) oscilaram entre 65,0%, para a Fernão Dias, e 21,2% para BR-393, no estado do Rio de Janeiro, compatíveis com o alcance de taxas de retorno de 9,0% ao ano, menos da metade daquelas prevaletentes para o setor desde a segunda metade dos anos 1990.

Levantamentos preparados pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), junto aos usuários, revelam que 86,0% do pavimento das estradas privatizadas pode ser avaliado como em perfeitas condições, contra 42,0% daqueles gerenciados pelo Estado.

Em paralelo, estimativas da Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (NTC & Logística) colocam o Brasil em último lugar no *ranking* dos vinte países com maior Produto Interno Bruto (PIB) do mundo em infra-estrutura de transporte (combinando malha, território e população), devido ao reduzido grau de pavimentação das rodovias (12,6% da quarta maior extensão em rede rodoviária).

É interessante assinalar que o estilo de privatizações da área de infra-estrutura implementado na década de

1990 sustentava-se no diagnóstico de incapacidade de prosseguimento de inversões pesadas por parte do Estado, em face da fragilidade fiscal, na qual este ente mergulhou, depois da crise da dívida externa dos anos 1980 e de seu transbordamento em ciranda financeira interna.

## *As privatizações da área de infra-estrutura da década de 1990 sustentavam-se na incapacidade de prosseguimento de inversões por parte do Estado*

O montante de investimentos públicos em rodovias federais despencou da média anual de US\$ 1,8 bilhão no período 1975-1979 para US\$ 260,0 milhões entre 1990 e 1994, e apresentou medíocre recuperação para cerca de US\$ 500,0 milhões no intervalo 2003-2005.

O caso bem-sucedido de inserção internacional do setor siderúrgico brasileiro representa um exemplo acabado dos efeitos positivos do deslocamento de patrimônio público às corporações privadas.

No caso das rodovias, principalmente a Nova Dutra (São Paulo–Rio de Janeiro – R\$ 7,65 por 100 quilômetros) e as que cortam o estado de São Paulo, o requisito para a obtenção das concessões repousava no pagamento do maior valor de outorga ou de arrendamento ao Estado, que estipulava o preço mínimo, com possibilidade de este efetuar o repasse de parcela dos haveres para obras em outros trechos rodoviários e/ou, principalmente, para o abrandamento dos desequilíbrios fiscais.

Ademais, o ganhador assumiria compromissos de investimentos em manutenção, conservação e ampliação da malha, incluindo duplicações parciais de determinados percursos, o que implicou cálculos mais conservadores e, conseqüentemente, cifras mais elevadas para custo, amortização e retorno do capital aplicado.

Conforme cálculos da NTC & Logística, o preço médio do pedágio nos percursos repassados é de R\$ 2,11 por 100 quilômetros, contra R\$ 12,30 na modalidade anterior, sinalizando a existência de espaços econômicos para a renegociação das tarifas.

\* Economista, técnico da equipe permanente desta publicação, Coordenador do Curso de Ciências Econômicas da UNIFAE – Centro Universitário – FAE Business School.

Chama a atenção o fato de trinta consórcios participarem da concorrência, tendo o grupo espanhol OHL Concesiones (empresas Obrascon, Huarte e Lain) vencido cinco pedaços, passando a controlar a quinta parte das rodovias pedagiadas do País. Outra empresa espanhola, a Acciona, venceu o leilão do trecho da BR 393 entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, sinalizando o interesse da iniciativa privada em atuar em áreas com menor e mais prolongado retorno, em circunstâncias de transparência e garantia de segurança e de manutenção das regras contratuais.

Convém ter presente o mérito de o procedimento deflagrado abrir flancos para discussões acerca da

necessidade de revisão do modelo tarifário das concessões pretéritas, devido à enorme discrepância na precificação. Entretanto, cerca de 70,0% do valor a ser aplicado pelas empresas na recuperação inicial dos trechos concedidos será aportado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Em paralelo, a despeito do estardalhaço provocado, a malha concedida supera em menos de 30,0% os percursos disponibilizados à iniciativa privada no Estado do Paraná no ano de 1997, incluindo as rodovias federais e as extensões e conexões estaduais. Ainda ficaram a descoberto os trechos menos rentáveis, provável alvo de parcerias público-privadas.