

SITUAÇÃO ATUAL DAS RODOVIAS NO BRASIL E A IMPORTÂNCIA DA CONSERVAÇÃO

(2005)

Slide 1

SITUAÇÃO ATUAL

- **A rede implantada no auge da construção (décadas de 60 e 70) está se deteriorando intensamente**
- **Condição atual de maior parte da rede é de regular a ruim com tendência a deterioração acelerada**
- **A reabilitação da rede exige recursos três a cinco vezes superior do que custaria a conservação no momento oportuno**

É um fato amplamente reconhecido que as condições em que se encontram grande parte da rede rodoviária nacional deixam bastante a desejar, devido a falta de conservação oportuna, ao uso inadequado da infra-estrutura rodoviária, agravada pela falta de controle de carga por eixo.

O auge da construção de rodovias, que ocorreu durante as décadas de sessenta e setenta, originou uma infra-estrutura que deteriorou-se intensamente nos anos oitenta, conseqüência das diferentes crises econômicas enfrentadas pelo país. Não obstante os esforços realizados na década de noventa, ainda são enormes os atrasos em conservação.

Extensas redes de estradas, construídas a um grande custo, não tem sido devidamente conservadas e estão sendo utilizadas intensamente e inadequadamente. Como resultado disto, atualmente, o estado da maior parte das rodovias encontra-se de regular a ruim, com tendência à deterioração acelerada e ao conseqüente acúmulo crescente de atrasos na conservação.

Algumas rodovias estão em estado tão ruim que a atividades de conservação não bastariam e nem seriam eficazes. Para a recuperação dessas rodovias em condições precárias, seriam necessários recursos três ou cinco vezes superior ao que custaria se fosse realizada a operação de conservação adequada, no momento oportuno.

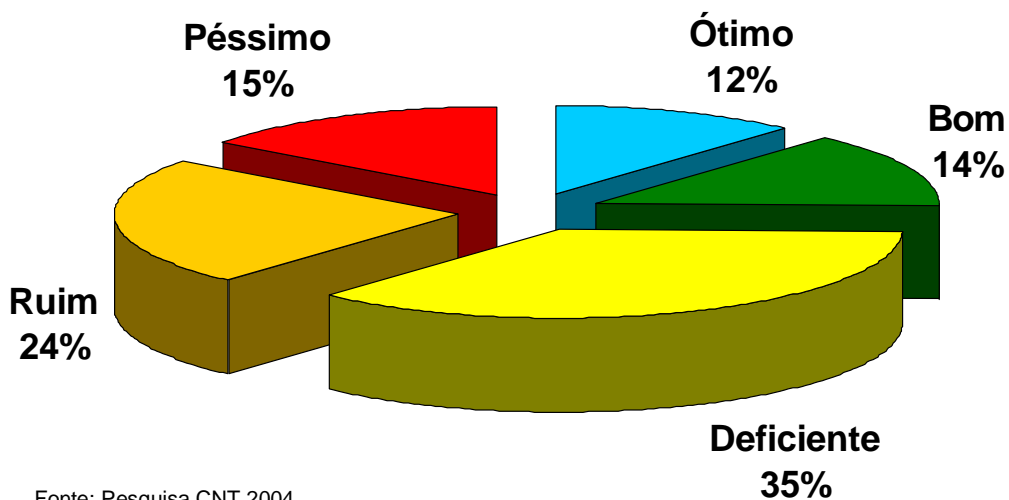
REDE RODOVIÁRIA NACIONAL (Km)

| RODOVIAS | PAVIMENTADAS | NÃO PAVIMENTADAS | TOTAL |
|--------------|--------------|------------------|------------------|
| Federais | 56.139 | 14.484 | 70.623 |
| Estaduais | 91.892 | 116.126 | 208.018 |
| Municipais | 16.994 | 1.429.296 | 1.446.290 |
| TOTAL | 165.025 | 1.559.906 | 1.724.931 |

Fonte: DNIT 2000

Quadro resumo das extensões da Rede Rodoviária Nacional de 2000.

REDE RODOVIÁRIA FEDERAL



Fonte: Pesquisa CNT 2004

Gráfico da condição das Rodovias Federais em 2004.

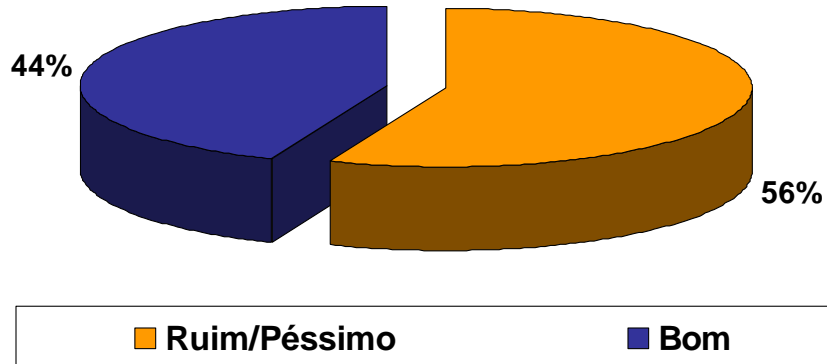
CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO

Fonte: Pesquisa CNT 2004



Mapa da Situação do pavimento das rodovias.

CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO

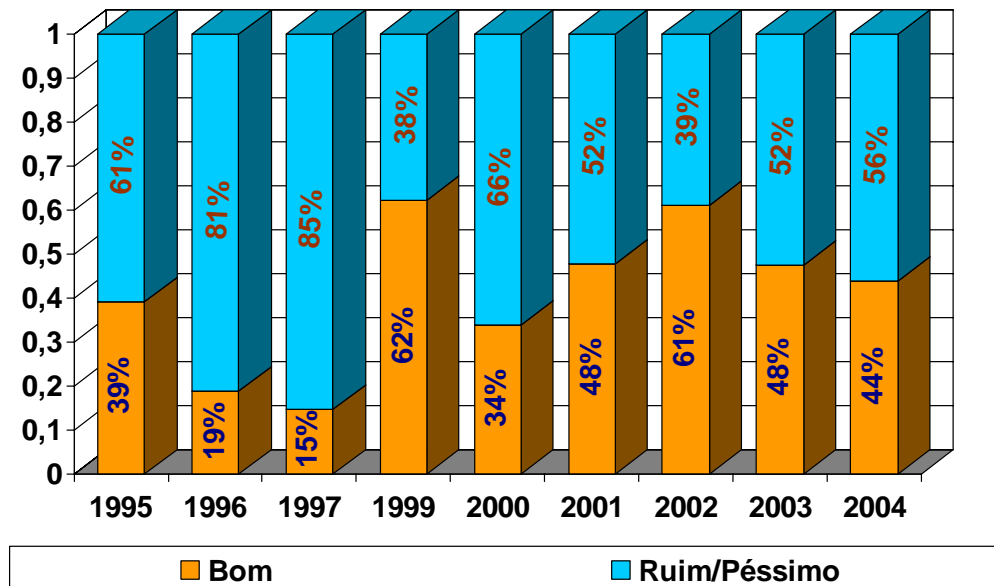


Fonte: Pesquisa CNT 2004

A última pesquisa anual apresentada pela Confederação Nacional do Transporte ("Pesquisa Rodoviária CNT 2004") foi realizada por 14 equipes de pesquisadores que percorreram aproximadamente 109.000 km de rodovias do país, avaliando exatos 74.681 quilômetros.

Faz-se relevante destacar que o percentual correspondente a trechos Ruins ou Péssimos ainda se mantém em patamar elevado, acumulando 38,8% da extensão total avaliada.

CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO



Fonte: Pesquisa CNT 2004

Das características avaliadas pela Pesquisa Rodoviária CNT, o estado de conservação do pavimento é a que apresenta, historicamente, as maiores variações percentuais. Na análise das nove últimas edições, verificou-se que o ano de 1995 apresentou o percentual de 39% do pavimento avaliado como “bom”, nos anos de 1996 e 1997 houve, no entanto, significativo aumento da deficiência da malha de modo que a porcentagem do pavimento avaliado como “bom” caiu para 19% e 15% respectivamente.

Em 1999 houve substancial aumento da eficiência da malha e o índice de avaliação do pavimento tido como “bom” quadruplicou subindo para 62%, o maior valor dentre as últimas pesquisas. Já em 2000, foi registrada uma considerável queda destes valores, atingindo apenas 34%, quase a metade do apresentado no ano anterior e o valor mais baixo dentre as pesquisas mais recentes. Em 2001, verificou-se o crescimento para 47,7%. Já em 2002, o total de trechos classificados como “bons” subiu para 61,2%, numa retomada que o aproxima, em muito, dos valores verificados no ano de 1999 (62,2%).

Os índices de 2002 apontam para a migração dos percentuais dos conceitos Ruim e Péssimo para o conceito Bom, resultado de algum investimento na recuperação do pavimento. Isto comprova que a reversão das condições ruins do pavimento, como as verificadas no ano de 2000, ocorrem de forma lenta e se dão apenas a longo prazo.

No entanto, através dos índices de 2003 e 2004 já é possível observar nova tendência de queda na conservação do pavimento, conseqüência da falta de investimento na conservação das rodovias.

Slide 7

SITUAÇÃO DAS RODOVIAS BRASILEIRAS

- 56,1% Com pavimento deficiente, ruim ou péssimo
- 65,4% Apresentam sinalização em estado inadequado
- 39,8% Não possuem acostamento
- 24,6% Com placas cobertas pelo mato
- 11,1% Trechos com afundamentos, ondulações ou buracos
- 40,3% Sem sinalização de Velocidade Permitida

Fonte: Pesquisa CNT 2004

De acordo com a Pesquisa Rodoviária 2004, 56,1% da extensão encontram-se com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo (41.911 Km); 65,4% da extensão não estão sinalizados de forma adequada (48.788 Km); 39,8% da extensão pesquisada não possuem acostamento (29.708), além da grande extensão com placas cobertas pelo mato (24,6% ou 18.355 Km). Trechos com afundamentos, ondulações ou buracos acumulam 8.280 Km (11,1%) e em 40,3% da extensão avaliada (30.072 Km) não havia a presença da Sinalização de Velocidade Permitida.

O estado geral das rodovias foi classificado como deficiente/ruim/péssima em 74,7%; na pavimentação (56,1%), na sinalização (65,4) e em geometria da via (80,7%).

PERDAS NA DÉCADA DE 80

| | | |
|-------------------------------|--------------|--------------------|
| Custos operacionais | + 38% | US\$ 2,3 bi |
| Consumo de combustível | + 58% | US\$ 5,9 bi |
| Acidentes | + 50% | US\$ 5,8 bi |
| Total | | US\$ 14 bi |

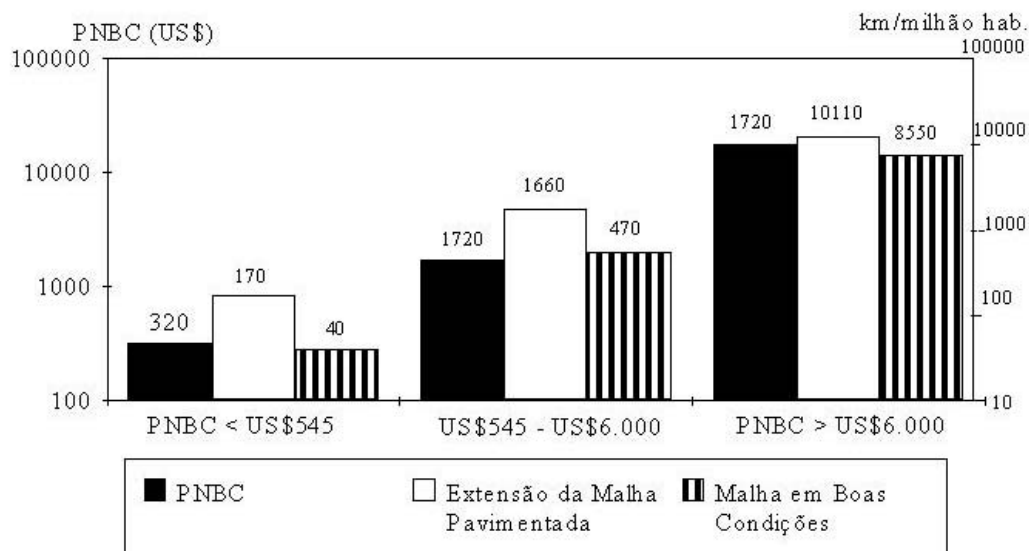
De acordo com informações da ANEOR, na década de 80, as perdas acumuladas decorrentes do excesso de óleo combustível consumido nas rodovias federais, representaram cerca de US\$ 5,9 bilhões.

Os custos provenientes do excesso de consumo dos demais itens da operação (pneus, óleos lubrificantes, manutenção, etc) corresponderiam a US\$ 2,3 bilhões.

As perdas econômicas devido aos prejuízos materiais e às vítimas dos acidentes, foram estimadas em torno de US\$ 5,8 bilhões.

As parcelas citadas acima totalizaram um montante de US\$ 14 bilhões, ou seja, 9,3% do valor patrimonial atribuído ao acervo federal de rodovias pavimentadas, que é de US\$ 150 bilhões.

INFRA-ESTRUTURA X DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO



Um exemplo que ilustra a ligação entre infra-estrutura rodoviária e desenvolvimento econômico resulta de um estudo efetuado pelo Banco Mundial que envolveu a comparação entre a extensão e condição das redes pavimentadas de 98 países estudados.

Os grupos de países foram assim divididos: (a) Economias de renda baixa - que o PNB per capita é inferior a US\$ 545; (b) Economias de renda média - em que o PNB per capita é superior a US\$ 545, porém inferior a US\$ 6.000; e (c) Economias de renda alta - em que o PNB per capita é superior a US\$ 6.000.

Como pode ser observado na Figura, o estoque per capita de infra-estrutura nas economias de renda alta é muito superior do que nas economias de renda média e baixa. Por exemplo, o valor médio da densidade de rodovias pavimentadas (km/milhão de habitantes) varia desde 170 nas economias de renda baixa, até 1.660 nas de renda média (mais de 876% de acréscimo) e chega a 10.110 nas economias de alta renda (mais de 5.880% de acréscimo em relação ao primeiro valor).

Uma importante constatação obtida nesta pesquisa foi que a condição das rodovias também parece estar muito associada com o desenvolvimento econômico. A densidade média de rodovias pavimentadas em boas condições (km/milhão de habitantes) varia desde 40 em economias de renda baixa (cerca de 23,5% do total de rodovias pavimentadas) até 8.550 nas economias de renda alta (cerca de 84,5% do total).