

PESQUISA CNT DE
RODOVIAS
2 0 2 1

Principais dados

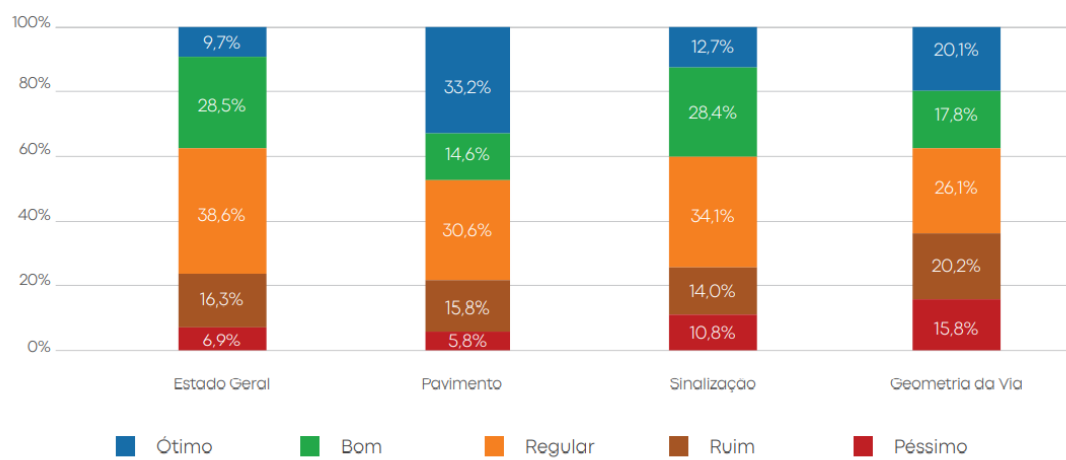


CNT / SEST SENAT

PRINCIPAIS DADOS

Avaliação das condições das rodovias

Resumo das Características – Extensão Total

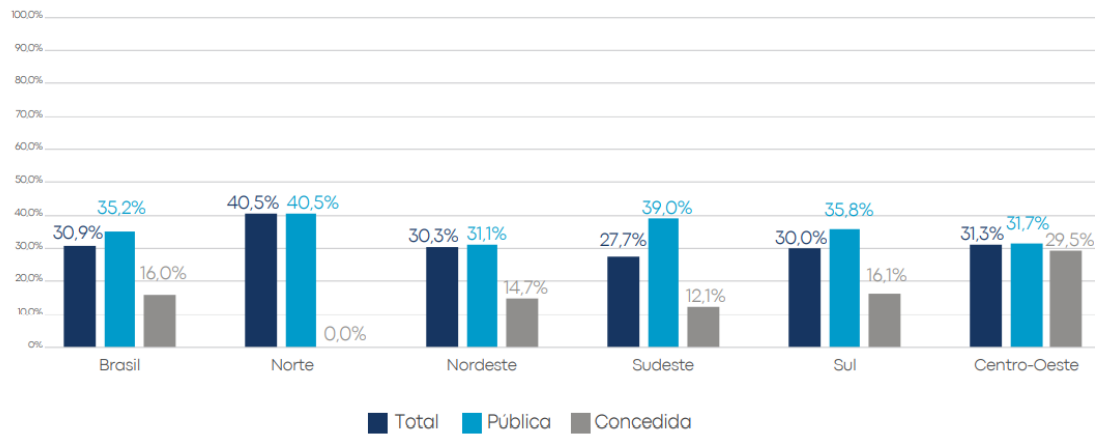


Custo operacional do transporte aumenta 30,9%, em média, no Brasil

Pavimentos deficientes implicam mais gastos com despesas de manutenção do veículo; maior demanda do motor e de consumo de combustíveis por quilômetro rodado; entre outras despesas. O custo usual sofre um acréscimo médio de 30,9% por conta das rodovias em Regular, Ruim e Péssimo estado de conservação.

Na desagregação por rodovias concedidas ou de administração pública, 44,3% daquelas sob gestão privada apresentaram algum tipo de irregularidade, o que ocasiona um aumento de 16,0% nos custos operacionais do transporte rodoviário de cargas para os seus usuários. Já 73,0% das rodovias sob administração pública mostraram irregularidades, o que acarreta um acréscimo estimado de 35,2% nos custos operacionais.

Aumento do custo operacional do transporte rodoviário de cargas conforme o estado do pavimento das rodovias no Brasil por região e por tipo de gestão – percentual (%)



Um quarto das rodovias concedidas apresentam problemas

Em 2021, foram avaliados um total de 23.636 quilômetros de rodovias sob gestão concedida. O Estado Geral de 25,8% dessa extensão foi classificado como Regular, Ruim ou Péssimo. Esse percentual representa pouco mais de um quarto (6.087 quilômetros) da extensão das rodovias sob concessão.

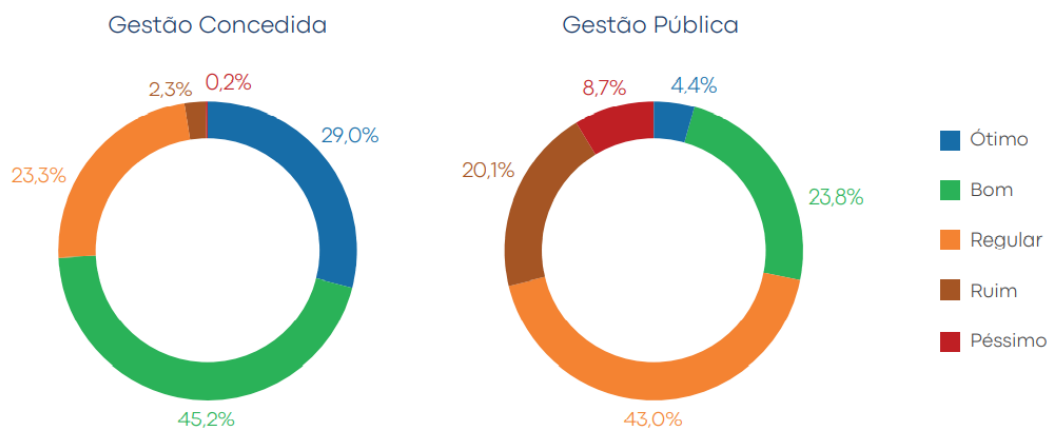
A avaliação das características segue a mesma lógica com pequenas diferenças percentuais. Em relação à qualidade do Pavimento, 26,2% da extensão apresentam problemas. Já a sinalização teve um percentual menor, com 24,1% da extensão classificadas como Regular, Ruim ou Péssimo. Em situação pior está a Geometria da Via, que teve 33,6% da extensão classificada como Regular, Ruim ou Péssimo.

Ainda assim, a avaliação das rodovias concedidas é bem superior à da sob gestão pública (85.467 quilômetros). Na prática, a lógica se inverte. Em relação ao Estado Geral, 28,2% estão classificadas como Ótimo e Bom e 71,8%, como Regular, Ruim ou Péssimo.

Classificação do Estado Geral – Gestões Concedida e Pública

Estado Geral	Gestão Concedida		Gestão Pública	
	km	%	km	%
Ótimo	6.844	29,0	3.742	4,4
Bom	10.705	45,2	20.336	23,8
Regular	5.504	23,3	36.728	43,0
Ruim	547	2,3	17.210	20,1
Péssimo	36	0,2	7.451	8,7
TOTAL	23.636	100,0	85.467	100,0

Classificação do Estado Geral – Gestões Concedida e Pública



Rodovias brasileiras tiveram investimentos reduzidos em 2021

Ao se analisar a situação dos investimentos realizados pelo governo federal e pelas concessionárias nas rodovias brasileiras desde 2016, percebe-se uma tendência de redução tanto nos valores totais quanto no montante investido por quilômetro.

Em relação ao investimento médio, entre 2016 e 2020 ele foi de R\$ 7,16 bilhões por parte das concessionárias e de R\$ 8,90 bilhões pelo governo federal. Ao se ponderar esses valores pela extensão da malha pavimentada gerida, o cenário se inverte, de modo que o investimento por quilômetro privado é muito superior ao público federal, cuja média para vias concedidas foi de R\$ 381,04 mil, contra cerca de R\$ 162,92 mil nas rodovias federais sob gestão pública.

Para 2021, considerando que todo o investimento autorizado no orçamento federal seja executado, o montante de recursos para obras em rodovias será de R\$ 5,80 bilhões, o que implica um gasto médio de apenas R\$ 108,97 mil por quilômetro. Assim, em ambos os casos, os valores para rodovias públicas federais estão bem abaixo das suas respectivas médias nesse período.

Extensão e investimentos* de rodovias sob gestão pública federal e privada – 2016 a 2021**

Ano	Público Federal			Concessionários (Rodovias Federais e Estaduais)		
	Extensão pavimentada (km)	Investimento (R\$ bilhões)	Investimento por km (R\$ mil)	Extensão (km)	Investimento (R\$ bilhões)	Investimento por km (R\$ mil)
2016	53.288,90	10,88	204,21	18.718,91	8,57	457,64
2017	54.856,06	9,81	178,79	20.009,76	8,36	417,58
2018	56.803,80	8,84	155,63	20.261,71	7,18	354,39
2019	56.528,20	7,56	133,72	18.022,81	6,40	355,20
2020	52.005,00	7,40	142,23	16.461,25	5,27	320,42
2021	53.270,36	5,80	108,97	-	-	-

* Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2021.

** Valor do investimento público federal para o ano de 2021 é o autorizado. Para os demais, utiliza-se o valor total pago. Ainda não há dados parciais disponíveis dos concessionários para o ano de 2021.

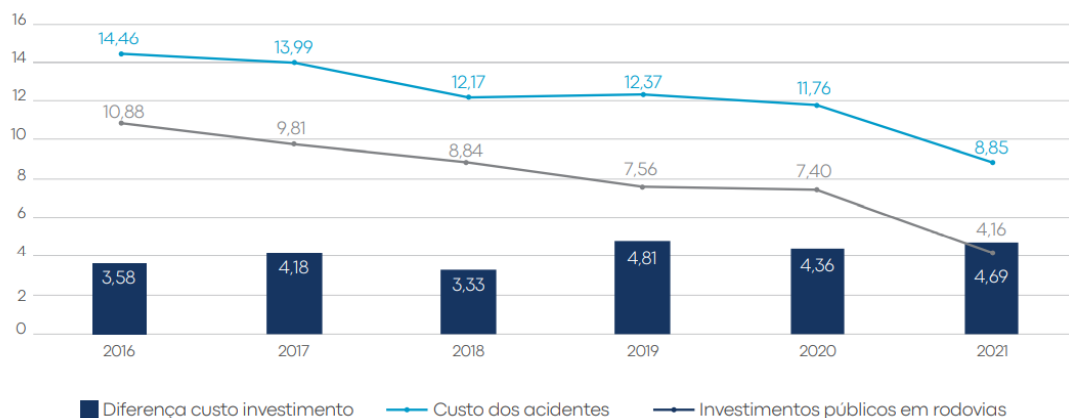
Fonte: Elaboração CNT, com dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), Siga Brasil, Associação Brasileira de Concessionárias

Sobre a variação de extensão (km) de um ano para outro na tabela acima, é válido ressaltar que ela é decorrente de fatores como programas de transferência de gestão federal para estados e municípios e/ou relativa a programas de concessão.

Custo com acidentes supera o investimento em rodovias

É histórico no Brasil o custo dos acidentes superarem o valor investido em infraestrutura rodoviária, realidade que poderia ser evitada com a melhora da pavimentação, sinalização e geometria das rodovias. Este ano, até setembro, estima-se que os custos dos acidentes tenham sido de R\$ 8,85 bilhões, enquanto o total pago em investimentos em rodovias federais foi de R\$ 4,16 bilhões, resultando em uma diferença de R\$ 4,69 bilhões.

Evolução do custo total estimado dos acidentes rodoviários, do total pago em investimentos em rodovias federais e a diferença entre ambos – 2016 a 2021* (R\$ bilhões**)



*Valor total pago de 2021 até outubro. Acidentes considerados até setembro.

** Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2021.

Fonte: Elaboração CNT, com dados de PRF (2021), Siga Brasil (2021) e Ipea, Denatran e ANTP (2020).

Rodovias demandam R\$ 82,5 bilhões em investimento para 92.711 quilômetros com problemas

De toda a extensão pesquisada pela CNT, seriam necessários R\$ 62,9 bilhões para a reconstrução de 554 quilômetros que estão com a superfície destruída e para a restauração de 41.039 quilômetros nos quais se identificam trincas, buracos, ondulações, remendos e afundamentos. Para os trechos desgastados (51.118 quilômetros), o custo estimado para manutenção é de R\$ 19,6 bilhões.

Brasil desperdiçou 955,99 milhões de litros de diesel

O consumo a mais de combustível devido a problemas de qualidade das rodovias brasileiras representou um prejuízo financeiro de, aproximadamente, R\$ 4,21 bilhões para os transportadores de cargas e de passageiros no Brasil. Considerando apenas o diesel, é possível estimar que 955,99 milhões de litros foram consumidos de forma desnecessária, o que ocasionou uma descarga de aproximadamente 2,53 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) equivalentes na atmosfera.

Ranking aponta os melhores e os piores trechos rodoviários brasileiros

A Pesquisa CNT de Rodovias 2021 traz um novo ranking que abrange uma maior extensão das rodovias pesquisadas do que a listagem das ligações rodoviárias utilizada até 2019. No site da Pesquisa CNT de Rodovias é possível verificar esta lista, como também filtrá-la por região, UF, gestão e jurisdição.

Os 10 melhores segmentos deste ranking passam por São Paulo, onde há uma concentração de rodovias sob gestão concessionada nas posições com melhor classificação. Os trechos que apresentaram mais problemas estão sob gestão pública e distribuídos em três regiões: no Nordeste, em Pernambuco, Maranhão e Bahia; no Norte; no Amazonas e Acre; e no Sul, no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

➤ Ranking das rodovias com as 10 primeiras posições

Posição	Rodovia	Sobreposições existentes	UF	Município inicial	Município final	Jurisdição	Gestão	Extensão pesquisada (em km)	Classificação geral
1	SP-320	-	SP	Rubinéia	Mirassol	Estadual	Pública	185	Ótimo
2	SP-348	-	SP	Cordeirópolis	São Paulo	Estadual	Concessionada	157	Ótimo
3	SP-225	BR-369	SP	Itirapina	Santa Cruz do Rio Pardo	Estadual	Concessionada	225	Ótimo
4	SP-334	-	SP	Cristais Paulista	Ribeirão Preto	Estadual	Concessionada	89	Ótimo
5	SP-280	BR-374	SP	Santa Cruz do Rio Pardo	São Paulo	Estadual	Concessionada	303	Ótimo
6	SP-075	-	SP	Campinas	Sorocaba	Estadual	Concessionada	78	Ótimo
7	SP-300	BR-154, BR-262, BR-267	SP	Castilho	Jundiaí	Estadual	Concessionada	608	Ótimo
8	SP-308	BR-478	SP	Charqueada	Salto	Estadual	Concessionada	83	Ótimo
9	SP-330	BR-050, BR-267	SP	Igarapava	São Paulo	Estadual	Concessionada	441	Ótimo
10	SP-147	BR-373	SP	Itapira	Piracicaba	Estadual	Concessionada	89	Ótimo

- Ranking das rodovias com as 10 últimas posições

Posição	Rodovia	Sobreposições existentes	UF	Município inicial	Município final	Jurisdição	Gestão	Extensão pesquisada (em km)	Classificação geral
496	PE-096	-	PE	Palmares	Barreiros	Estadual	Pública	50	Péssimo
497	MA-006	BR-330	MA	Buriticupu	Alto Parnaíba	Estadual	Pública	652	Péssimo
498	PE-545	BR-122	PE	Exu	Ouricuri	Estadual	Pública	76	Péssimo
499	PE-177	-	PE	Quipapá	Garanhuns	Estadual	Pública	55	Péssimo
500	BA-122	BR-122, BR-330, BR-349	BA	Morro do Chapéu	Seabra	Estadual	Pública	126	Péssimo
501	AM-010	-	AM	Manaus	Itacoatiara	Estadual	Pública	253	Péssimo
502	AC-010	-	AC	Porto Acre	Rio Branco	Estadual	Pública	66	Péssimo
503	AC-405	BR-364	AC	Mâncio Lima	Rodrigues Alves (e Cruzeiro do Sul)	Estadual	Pública	64	Péssimo
504	RS-153	BR-153, BR-471	RS	Barros Cassal	Vera Cruz	Estadual	Pública	82	Péssimo
505	BR-163	BR-282	SC	Dionísio Cerqueira	São Miguel do Oeste	Federal	Pública	59	Péssimo

Classificação do Estado Geral em percentual por região e UFs

Avaliando o Estado Geral entre as Unidades da Federação, chama a atenção na Pesquisa CNT de Rodovias 2021 o fato de o Distrito Federal, Espírito Santo e Alagoas não terem trechos avaliados como Péssimo. No outro extremo estão quatro estados da Região Norte: Rondônia, Acre, Amazonas e Amapá, que não tiveram extensões classificadas como Ótimo.

