

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – O SONHO QUE TEM TUDO PARA SER UM PESADELO

O próximo ano não pode deixar de ter por parte da ANUT um encontro nacional capaz de traçar uma solução eficaz e definitiva para a logística nacional que recupere o tempo perdido e reverta o quadro atual que somente é melhor do que o passado por conta da atuação do setor privado. A atuação do poder público no que diz respeito à recuperação da combalida infraestrutura de transporte e melhoria da qualidade do serviço prestado, indica que o ano de 2009 vai terminar sem poder comemorar, principalmente em consequência do fraco desempenho do Governo na execução dos recursos consignados no Orçamento Geral da União (OGU) para investimento em transporte.

Há dois meses para o encerramento do exercício de 2009, dos R\$ 19,74 bilhões disponíveis para investimento em infraestrutura de transporte (R\$ 11,48 do OGU 2009 e R\$ 8,26 de restos a pagar de exercícios anteriores), a máquina pública somente conseguiu executar cerca de R\$ 6,4 bilhões, ou seja, apenas 32% dos recursos alocados. Segundo nossas estimativas, há risco de passarmos para o exercício de 2010, como restos a pagar, a incrível soma de 12,06 bilhões, o que representa mais do que foi autorizado no OGU no presente exercício (R\$ 11,48 bi).

Nas rodovias, segmento mais carente, estão à mostra sintomas claros de colapso, com um desempenho decepcionante: de um montante disponível de R\$ 15,56 bilhões (R\$ 8,74 do OGU 2009 e R\$ 6,82 de restos a pagar), ao fim do mês de outubro somente foram executados R\$ 5,3 bilhões, ou seja, 34%. A Pesquisa Rodoviária CNT 2008, avaliando 89.552 km de estradas pavimentadas, aí incluída a totalidade daquelas sob gestão federal, focando três aspectos - pavimentação, sinalização e geometria (traçado das vias) – apontou que 66,9 % das rodovias sob gestão federal apresentam algum tipo de restrição que as coloca nos níveis de regular, ruim ou péssimo, e que, no quesito pavimento, que é o mais importante, o percentual é de 54,2 %.

Segundo aquela pesquisa, a região Norte vive a pior situação, 90% de suas rodovias estão em más condições. O Amazonas não tem rodovia em condição ótima ou boa; 27,2% delas estão em situação péssima; 56,7%, ruim; e 16,1%, regular. No Acre, 98,7% estão em situação insatisfatória; e Roraima exibe o maior índice de estradas péssimas, 43,6%. Em Minas, por onde passa a maior malha rodoviária do País, 73,7% dela está em situação regular, ruim e péssima.

Nas ferrovias, quase nada mudou, a não ser a construção de alguns quilômetros da Ferrovia Norte-Sul. Das hidrovias falamos muito, mas nada fizemos. E nos portos, o tão propalado Plano de Dragagem somente agora deslançou. De tudo, apenas nos trouxe certo ânimo, a elaboração do Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT) que serviu de base para o PAC. No balanço que poderá ainda ser feito e que provavelmente poderá ganhar o rótulo de PAC II, poder-se-ia como perspectiva para 2010 colocar como tarefa do Governo, a correção das causas do gargalo de gestão em que nos enredamos, e diga-se com justiça, existente há quase vinte anos. A máquina pública e os seus métodos e processos aplicados na elaboração e execução do Orçamento da União precisam ser profundamente revistos e modernizados. Caso contrário, não haverá como transformar tempestivamente em obras prontas e acabadas as enormes somas de dinheiro necessárias a adequar nossa infraestrutura de transporte às exigências de nosso papel em um mundo globalizado.

Não podemos ignorar também que 2010 será um Ano eleitoral. Campo fértil para promessas vãs. Só resta a esperança que o empresariado aproveite o debate político para apresentar propostas de mudanças radicais na gestão do Estado.