

ENFIM A REALIDADE DAS RODOVIAS

De junho a julho do corrente ano, 15 equipes de avaliadores da CNT percorreram 89.552 km de estradas pavimentadas, aí incluída a totalidade das que estão sob gestão federal (58.812 km), focando três aspectos: pavimentação, sinalização e geometria (traçado das vias).

Demonstrando notável evolução na metodologia e inquestionável coerência estatística com os levantamentos anteriores, a Pesquisa Rodoviária CNT 2009, tornada pública no último dia 28, apontou que, em relação aos quesitos focados, 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 %.

Na Pesquisa 2007, a última realizada, esses números foram, respectivamente, 74,2% e 54,5%, mostrando que no quesito pavimento não houve praticamente nenhum progresso, o que traduz em termos físicos o péssimo desempenho do Poder Executivo na execução do Orçamento da União (OGU).

Em 2007, dos R\$ 11.3 bilhões autorizados para obras rodoviárias (R\$8,4 bi do OGU e 2,9 bi de restos a pagar), R\$ 5,48 não foram executados, passando como restos a pagar para o exercício seguinte. Em 2008, dos R\$ 14,17 bilhões autorizados para o mesmo fim (R\$ 8,69 do OGU e R\$ 5,48 de restos a pagar), R\$ 6,9 bi não foram executados, passando para 2009 como restos a pagar. E no corrente exercício, até o início do último trimestre, dos R\$ 15,08 bilhões autorizados (R\$ 8,17 do OGU e R\$ 6,9 de restos a pagar), o Executivo somente tinha conseguido comprovar a execução (liquidar e pagar) de R\$ 4,37 bilhões, o que significa que poderão restar intocados no exercício algo como R\$ 9,28 bilhões.

Um desperdício verdadeiramente absurdo que pode ser ilustrado da forma que se segue: na Pesquisa 2007, a CNT estimou que para recuperação do pavimento dos 53.460 km de rodovias federais necessitando de reconstrução, restauração e manutenção seriam necessários R\$ 23,4 bilhões; e agora, segundo a Pesquisa 2009, permanece a mesma extensão a ser reparada, só que o custo saltou para R\$ 32,0 bilhões. Um exemplo claro do custo de não fazer; no caso, quase R\$ 10 bilhões para obras praticamente iguais.