

**OS GRANDES DESAFIOS DA ANUT PARA 2010**

Ao iniciarmos a segunda década do Século XXI, não pode faltar consciência de que a primeira década foi perdida no que diz respeito ao fortalecimento da competitividade logística das exportações brasileiras. Tivemos a nossa disposição todos os ingredientes necessários: desde um longo período de contínuo crescimento da economia mundial até uma bendita estabilidade macroeconômica interna, que nos possibilitou reagir à crise econômica global, que causou enormes estragos em diversos países ricos do mundo. Mesmo assim, o País aproveitou menos na logística do que poderia deste cenário, lembrando, ainda, que as realizações relevantes alcançadas só foram possíveis graças a uma decisiva participação de investimentos do setor privado e da atuação demandante e articulada de entidades representativas ao lado da ANUT.

No entanto, pode-se enaltecer o esforço do Governo obtendo do Congresso, a partir de 2004 a aprovação de recursos cada vez maiores para investimentos pelo Ministério dos Transportes (MT), principalmente para recuperação das rodovias, que vinham em longo processo de degradação, há mais de duas décadas, e se encontram ainda muitas delas a beira do colapso.

Todavia, fugindo a lógica e de forma inimaginável, o Governo não conseguiu empregar o dinheiro colocado a sua disposição, dando continuidade a um impressionante processo de acumulação de “restos a pagar” para os exercícios seguintes, retratando uma prática onde os recursos são comprometidos com contratos e as obras não são concluídas.

O fenômeno chegou a tal ponto que, segundo estimamos, o MT deverá passar para 2010 a incrível soma de R\$ 12,0 bilhões, representando 61% dos R\$ 19,7 bilhões disponíveis desde 2009 para investimentos. Ao final de 2008, o número acumulado de exercícios anteriores era de R\$ 8,3 bilhões. Diante desta imobilidade esperamos que a criação do CONIT sirva para uma conquista maior do Governo Lula: a de elevação da importância do setor de transporte e sua modernização com a implantação de instrumentos inovadores para acompanhamento físico-financeiro das obras, com transparência para a sociedade via internet. A nosso favor, como fatores de alavancagem de soluções, temos a nos desafiar as próprias conquistas do Governo Lula, traduzida por compromissos assumidos para a concretização dos investimentos em infraestrutura de transporte e social, relacionados à Copa do Mundo de 2014 e à Olimpíada de 2016. Tudo com data marcada, sob ameaça de ver a contagem regressiva ser iniciada sem que a agenda seja atendida em seu dia a dia.

Este talvez seja o maior dos nossos desafios para 2010: induzir o governo a dar curso ao processo transformador de melhor gestão pública, para que seja possível transformar em obras prontas e acabadas as enormes somas de dinheiro necessárias a adequar a infraestrutura de transporte às exigências da competitividade das nossas exportações e de suprimento de mercadorias, a preços adequados, para o nosso mercado interno.

Não podemos continuar dando chance ao acaso, empobrecendo produtores e investidores que acreditaram no País e arriscaram seus patrimônios. No período 2004-2007 só não tivemos um impasse logístico porque sobrevieram importantes quebras de safra. Em 2008 fomos salvos, se é que o termo se aplica, pela crise econômica mundial.

Certamente a questão não se restringe a investimentos. É preciso aproveitar a oportunidade que nos chegou e agora. Carregamos ainda outros desafios, com destaque para a regulação nas ferrovias e nas hidrovias, onde o governo não pode deixar escapar novas iniciativas. Temos tudo para assumir uma posição de vanguarda. E nenhuma mais difícil, necessária e urgente quanto ao gargalo da gestão pública em que nos encontramos, e que todos reconhecem. Também nunca foi tão fácil mostrar a diferença. Basta convocar para fazer aqueles que sabem como e o que fazer. O Presidente pode e deve liberar todos que querem fazer política por que afinal é tempo de campanha, mas não pode correr o risco de perder o ano que apenas começou. Afinal no setor de transporte fizemos o único Plano Nacional de Logística de Transporte dos últimos 30 anos. E ele já serviu para nos dar uma direção e a promover a realização do PAC. O futuro que sempre aguardamos chegou. Não há como esperar.