

PAC II - MITO? EXCESSO DE OTIMISMO? PROPAGANDA DE PALANQUE?

As manifestações negativas da imprensa sobre o lançamento do PAC II foram muito fortes, dentro de um panorama geral de descrédito em relação aos números publicados, tanto os referentes ao andamento do PAC I, quanto às promessas bilionárias de investimento contidas no plano anunciado para o período 2011-2014.

A voz geral é de que o megaevento, preparado pelo governo para o anúncio da segunda fase do plano continuou no mesmo clima de maquiagem dos balanços oficiais usados desde 2007, ano de lançamento do PAC I, para encobrir os atrasos nas obras públicas prometidas. E no mesmo clima de promessas vãs de investimentos que muitos hoje já crêem irrealizáveis, à vista do risco de fragilização da política fiscal caso se concretize os dispêndios previstos nos sucessivos Orçamentos anuais.

A grande pergunta atual é se o próximo Presidente dará continuidade ao plano que acabou se transformando no carro chefe da campanha do PT na corrida presidencial já em curso.

A sociedade, a princípio, tomou o PAC como manifestação do governo de que a infraestrutura era coisa séria, e no caso da de transporte, a necessidade de sua recuperação era urgente (59% de suas 656 Ações), com prioridade para as rodovias (91% das obras).

Que o Plano nasceu conceitualmente correto, ao adicionar aos investimentos previstos no PPA (Plano Plurianual previsto na Constituição) um conjunto de medidas institucionais que viabilizariam sua concretização e amplificariam seus efeitos multiplicadores.

Mas que os critérios instituídos para avaliação do andamento do plano eram particularmente subjetivos e vagos, daí facilmente manipuláveis pelo governo, e igualmente fáceis de contestação e desmoralização pela sociedade.

Será este o problema? Se for, o Plano, realmente uma boa idéia, terá vida curta.

DRAMA DO USUÁRIO DA FERROVIA - FALTA DE REFERÊNCIA PARA NEGOCIAR

A ANTT vem enfrentando grande dificuldade para concluir o processo de alteração da forma de apresentação das tabelas de tarifas de referência para o transporte ferroviário de carga. A Audiência Pública competente, 102/2009, foi encerrada em 06/09/2009 e até agora nada de novo foi implantado. A ANUT vem emprestando o melhor dos seus esforços de apoio à Agência, inclusive apontando as discrepâncias observadas na desatualização dos dados e falta de padronização das nomenclaturas utilizadas.

Considerando que várias de nossas associadas, estando em período de negociação de reajustes com as concessionárias ferroviárias, sentem-se desamparadas pela falta de informações precisas sobre as tarifas de referência no site da Agência, têm nos demandado para esclarecimentos.

Por outro lado, em 04 de março último, a ANUT, em companhia de outras seis entidades representativas do agronegócio e da indústria, compareceu a audiência com o Diretor Geral da ANTT, em Brasília, para expor sérios problemas de abuso de poder de monopólio pelas concessionárias ferroviárias.

Como resultado, foi obtido a promessa de implantação de um canal preferencial e reservado de queixas, para que os usuários possam apresentar suas reclamações sem tornarem-se objeto de medidas retaliatórias. Pedimos às associadas que não deixem de nos acionar, em caso de dificuldade.

REGIME ESPECIAL DO VALE PEDÁGIO - ENFIM UMA ESPERANÇA

Em outubro de 2008, inexplicavelmente, a ANTT extinguiu o Regime Especial para pagamento do Vale Pedágio, instrumento que vinha se revelando imprescindível para amenizar as dificuldades operacionais e custos de aquisição do chamado Modelo Próprio do vale.

Finalmente, decorridos 18 meses, recebemos da Agência a informação que, tendo sido cumpridos todos os trâmites internos necessários, dentro de uma semana será levada a Audiência Pública a alteração da Resolução 2885, para resolver esse angustiante problema, que tantos prejuízos têm causado às associadas da ANUT e demais embarcadores de grande porte.