

Infraestrutura

O Brasil é um milagre

07/06/2013 | Francis Bogossian –

Publicado no Correio Braziliense em 07/06/2013

A presidente Dilma Rousseff já conheceu que o governo não consegue atender às necessidades de infraestrutura do país. A opção por concessões e/ou parcerias público-privadas para rodovias, ferrovias, portos e aeroportos já foi tomada, mas os leilões não deslancharam porque as condições oferecidas pelo governo não atraem a iniciativa privada. Para evitar novos adiamentos, o governo anunciou em maio o aumento da taxa de retorno nas rodovias de 5,5% para 7,2% e a possibilidade do BNDES entrar como sócio.

O Regime Diferenciado de Contratações (RDC), criado para dar maior agilidade às obras da Copa do Mundo e das Olimpíadas, depois estendido para as obras do PAC, não convenceu as construtoras que consideram o risco elevado. As licitações do DNIT na modalidade de RDC ainda não foram concluídas porque as empresas não querem assumir compromissos com riscos de prejuízos, pois os contratos não preveem aditivos. E sem garantias contra imprevistos, como embargos ambientais, sítios arqueológicos etc. " não estão dispostas a se arriscar. Enquanto isso, a pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) de 2012, realizada em 95,7 mil quilômetros de rodovias brasileiras, constatou que apenas 9,9% das estradas estão em ótimo estado e 27,4% foram consideradas boas. Os outros 62,7% vão de regular a péssimo.

E os aeroportos brasileiros? No Rio de Janeiro, porta de entrada do turismo estrangeiro, cidade sede da Copa do Mundo e das Olimpíadas, o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão) continua uma "rodoviária de terceira categoria". O ministro da Secretaria de Aviação Civil, Moreira Franco, acaba de admitir que o governo federal tem baixa capacidade de investir em infraestrutura aeroportuária. A Infraero só gastou no Tom Jobim, 5,23% do que estava previsto num prazo de dois anos. A expectativa é de que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realize em outubro de 2013 o leilão do Aeroporto do Galeão. Se não houver novos adiamentos, teremos cinco anos de defasagem entre a

recomendação, em outubro de 2008, do Conselho Nacional de Desenvolvimento ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva para que o Galeão fosse incluído no Programa Nacional de Desestatização e a realização do leilão.

Só mesmo um milagre para explicar como o país consegue ser a oitava economia do mundo com infraestrutura e educação como as nossas.

O Fórum Econômico Mundial, sediado em Genebra, acaba de publicar um trabalho sobre a competitividade entre 144 países. A pesquisa mostra o Brasil em 107° em infraestrutura. Em qualidade de rodovias, posiciona-se em 123° lugar. Mas fantástico mesmo é em relação à qualidade dos portos e do transporte aéreo brasileiro, respectivamente, em 135° e 134° lugares. Por incrível que pareça, em qualidade de infraestrutura ferroviária o país está “menos pior”, posicionado, em 100° lugar.

Não é um milagre que o comércio exterior brasileiro tenha conseguido movimentar, em 2012, US\$ 465,7 bilhões, dos quais 51% correspondem a produtos industrializados? Como o país consegue ser um dos maiores produtores mundiais de soja, líder nas exportações de carne, frango, minério de ferro, suco de laranja, etc. e exportar esses produtos? Só um milagre!

O Brasil, em qualidade de infraestrutura, está mais perto da Nigéria, em 117° lugar, que da África do Sul, em 58° lugar. Sede da Copa do Mundo em 2010, a África do Sul posiciona-se hoje em 15° lugar na eficiência de seu transporte aéreo, superando inclusive a Espanha (17°), o Reino Unido (22°) e os Estados Unidos (30°).

O país avançou em qualidade de vida. Os brasileiros estão conseguindo consumir mais, além da subsistência, com o aumento do crédito e os ganhos salariais. Empregadas domésticas, pedreiros e outros trabalhadores com baixa escolaridade compram carro e viajam de avião. Situação inimaginável há 20 anos.

É a nova classe média consumindo e isso não acontece por acaso. Foram decisões de governo com forte apelo popular e apoio total da iniciativa privada. Nos últimos 10 anos, a produção de veículos (carros, ônibus e caminhões) no Brasil passou de 1,8 milhão para 3,5 milhões. No entanto, a malha rodoviária permaneceu a mesma e as cidades não expandiram suas vias. Na qualidade da educação primária, o Brasil está em 126° lugar no ranking, enquanto a China está em 42° lugar.

Chegou a hora de tirar esse atraso com reformas estruturais, a começar pela qualidade do ensino básico, passo fundamental para o futuro do país. E com reformas administrativa, política e tributária,

também essenciais ao Brasil, além de parcerias e concessões mais realistas.

Francis Bogossian é presidente do Clube de Engenharia e vice-presidente executivo da Academia Nacional de Engenharia