

## FALTA DINÂMICA NA CONCRETIZAÇÃO DOS PROGRAMAS DE INVESTIMENTOS OFICIAIS

SILVIO CIAMPAGLIA\*

**E**mbora o governo insista em anunciar investimentos em diferentes áreas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), saudado desde sempre como fundamental para conter o baixo desenvolvimento do país, na realidade pouco está sendo de fato concretizado e em velocidade muito aquém das exigências da hora.

Seja qual for o ângulo desse grande pacote, quando analisado por diferentes profissionais da matéria, o raciocínio final fundamenta-se sempre na falta de dinâmica para acelerar o trajeto planejamento / realização. O governo enreda-se entre concessões previstas já no plano inicial do PAC, que nunca saíram do papel, liberação de recursos a mais ou a menos de forma quase aleatória, restrições e questionamentos de órgãos do próprio governo, uma série interminável de obstáculos que impedem qualquer trajetória desenvolvimentista.


É inegável que o crescimento econômico do Brasil está aquém de suas possibilidades e embora sofra efeitos da crise mundial também não é possível atrelar uma coisa à outra. A questão fundamental, e que muitos insistem em manter em segundo plano, é que o país dispõe de uma minguada e arcaica infraestrutura, que entre tantos outros efeitos, mina sua reconhecida produtividade e destrói qualquer empreendimento que necessite de logística atualizada e ágil.

O setor de transportes – terrestre, marítimo e aéreo – vem sendo tratado burocraticamente há décadas. Em seus 8,5 milhões de quilô-

metros quadrados de área, o Brasil possui 1,76 milhão de quilômetros de estradas, sendo que apenas 212 000 quilômetros constam das estatísticas como pavimentadas – mas, na realidade, a maioria em péssimo estado de conservação.

Extrapolando-se os setores aéreo e marítimo, também muito aquém de qualquer exigência de desenvolvimento, é possível avaliar que a ação mais urgente seria a ampliação da malha rodoviária em cerca de 4,4 milhões de quilômetros e recuperação de pavimentação e obras de mais de 560 000 quilômetros. Também é razoável entender que essa amplitude territorial exige recursos que extrapolam as verbas oficiais e, portanto, devem ser buscados na iniciativa privada – outra estratégia que o governo vem conduzindo com certos melindres que não se justificam, principalmente diante dos desafios deste terceiro milênio.

Há pontos positivos no recente pacote de concessões anunciado pelo governo. Mas, diante da morosidade com que as decisões são implementadas – quando o são –, algum ceticismo é inevitável. Como ponto positivo para a meta de viabilizar – por meio de concessões para exploração de rodovias e ferrovias – investimentos da ordem de mais de uma centena de bilhões de reais para as próximas décadas, está a priorização da estatal de projetos estratégicos. Essa, a mais recente aposta para a tão essencial dinamização do PAC. Mais uma esperança de novo, moderno, e mais eficaz estilo de concretizar e ampliar as fronteiras desses planos.


Sem infraestrutura moderna e eficiente é ilusório acreditar que o Brasil poderá assegurar concretamente sua posição de país desenvolvido no concerto das demais nações. E esse deve ser o objetivo da nação, inclusive de todos os brasileiros (que dependem dessa alavancagem para igualmente crescer). 

\**Silvio Ciampaglia é engenheiro, presidente do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo (Sinicesp)*



**21- 22 Nov 2012**

*Expo Center Norte | São Paulo - Brasil*

 *Representantes nacionais e internacionais*

*Excelentes possibilidades para os fornecedores* 

 *Relações com especialistas envolvidos no setor*

*Novas tecnologias*

*Parafusos, rebites, porcas, arruelas, pregos, grampos, chumbadores e outros*



*Registre-se online para credencial gratuita*

[www.fastenerfair.br.com](http://www.fastenerfair.br.com)

brasil@fastenerfair.com

Organização

**MACK BROOKS**  
exhibitions

Tel: (11) 5087.8967