

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE, PARA O BRASIL CRESCER

VICENTE ABATE*

O tema da mobilidade de nossas cidades é por demais recorrente, porém essencial. Por isso, são imensos os desafios que os gestores públicos e privados têm pela frente para a sua melhoria, que se traduzirá em maior produtividade às pessoas e maior competitividade aos bens transportados.

Entretanto, os investimentos na infraestrutura brasileira, envolvendo todos os modos de transporte, incluindo a mobilidade urbana, estão muito aquém do desejável.

Na década de 1970 foram investidos 2% do PIB, que decresceram até quase zero nas décadas perdidas de 1980 e 1990, para serem alavancados a partir do início deste século, prevendo-se retomar o patamar de 2% até 2020, em que pese o momento difícil que ora atravessamos.

Assim, o empenho de todos é fundamental para se manter, ou mesmo ultrapassar, esta meta mínima de 2%, já que países similares ao nosso aplicam entre 5 e 10% de seus PIBs na infraestrutura de transporte.

Além de prover o país com uma necessária e premente infraestrutura integrada de transporte, colheremos um benefício adicional, qual seja o de crescer nosso PIB em decorrência destes investimentos.

O transporte sobre trilhos se insere nesta integração proposta, seja na carga ou no transporte de passageiros. Com efeito, muitos projetos de expansão das malhas estão em andamento e em diversos graus de execução.

Porém, variados obstáculos têm impedido uma maior velocidade para sua implementação. Questões como falta de projetos básicos, dificuldades para obtenção de licenças ambientais, atrasos nas desapropriações e, mais recentemente, escassez de recursos financeiros.

Para cada um deles há um equacionamento possível.

Os governos têm lançado PMIs (Procedimentos de Manifestação de Interesse), que têm sido bem recebidos pela iniciativa privada, a quem caberá entregar os estudos de viabilidade, incluindo o projeto básico, que darão segurança e celeridade às licitações.

Os governos ficarão responsáveis por facilitar e encaminhar os licenciamentos ambientais e as desapropriações, temas inerentes à sua expertise.

Por último, na questão dos recursos financeiros, mais difíceis nos tempos atuais, vemos os bancos públicos ainda com protagonismo, porém ladeados pelos bancos privados e pelo mercado de capitais, além dos organismos multilaterais internacionais.

Dessa forma, com vontade política, temos absoluta certeza que o país não deixará passar esta imensa oportunidade de crescer, até porque crises acontecem para ser superadas.

* Vicente Abate é presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, ABIFER
E-mail: vicenteabate@abifer.org.br

A CRISE HÍDRICA EM SÃO PAULO JÁ É CRÔNICA

JULIO CERQUEIRA CESAR NETO*

Há quase dois anos o governador do Estado de São Paulo vem administrando pessoalmente essa crise adotando apenas medidas de curto prazo como se ela fosse acabar logo em seguida: proibiu o rodízio para proteger 80% da população da região da falta de água, mas implantou o racionamento, válvulas redutoras de pressão e fechamento manual de registros, para os restantes 20%, que se constitui de população de baixa renda, moradores da periferia, favelados e loteamentos clandestinos; ordenou a exploração máxima das reservas de água disponíveis, inclusive as técnicas (volumes mortos) comprometendo mais do que seria adequado a futura recuperação dos mananciais; está começando a executar diversas pequenas captações de água (catando milho) para ajudar a população menos favorecida a conviver com a falta de água.

Dessa forma, a crise não está sendo superada e já podemos considerá-la, após quase dois anos, como “crônica”, tendo em vista que nenhuma perspectiva existe que possa indicar qualquer mudança de rumo, prolongando e aumentando o sofrimento daquela parcela da população que vem sendo submetida ao racionamento.

Entretanto, esse comportamento esta induzindo, não só a população de São Paulo, mas inclusive nacional, com decisivo apoio da mídia, a acreditar que o governador está acabando com a “crise hídrica do século na maior cidade do país”, e por esse feito foi recentemente agraciado com o Prêmio Lucio Costa oferecido pela Câmara Federal.

Excluindo qualquer pessimismo ou otimismo, e assumindo compromisso exclusivamente com o mais puro realismo, não tenho nenhuma dúvida de que não só a superação dessa crise, mas especialmente a garantia de que a região nunca mais passará por situação tão crítica, dependem de medidas de médio e longo prazo que até hoje não foram cogitadas. Essas medidas são do conhecimento do meio técnico e para serem implantadas dependem exclusivamente da vontade política do governador. Para isso “alguém” precisaria convencê-lo a mudar de rumo. Essas medidas incluem investimentos em mananciais de grande porte e profunda reforma político-institucional do setor.

Os investimentos em mananciais são aqueles que todo mundo já conhece e que estão sendo cobrados do governo do Estado há mais de 15 anos. Os político-institucionais explicam como foi possível o governo do Estado ter resistido tantos anos, e inclusive até hoje, sem atendê-los: simplesmente, dentre outros aspectos, ignorou completamente durante os últimos 25 anos as importantíssimas políticas previstas na Constituição Federal de 1988 e Estadual de 1989, duas implantadas por leis específicas em 1991 e 1992, da Política de Recursos Hídricos e Política de Saneamento Ambiental e outra relativa à Gestão Metropolitana que praticamente até hoje não foi implantada.

* Julio Cerqueira Cesar Neto é engenheiro consultor, especialista em saneamento e meio ambiente, membro do Conselho de Meio Ambiente da Fiesp e associado do Instituto de Engenharia
E-mail: juliocesar@uol.com.br