NOTÍCIAS ZECA DIRCEU

Os planos federais para a infraestrutura

22/10/2013

Há dois movimentos no governo, em torno da infraestrutura: um, o de correr para apresentar resultados de curto prazo nas concessões; o outro, o de preparar o planejamento daqui para frente.

O país tem um passivo em infraestrutura estimado em R$ 600 bilhões. Investia apenas R$ 15 bi por ano. Para resolver o passado, necessitaria de pelo menos R$ 100 bi por ano nos próximos seis anos.

É em torno dessa meta que se estruturou a EPL (Empresa de Planejamento e Logística), incumbido do desafio de destravar os projetos.

Para alcançar as metas propostas, a EPL definiu três ondas de investimentos. A primeira, começando as obras em 2014 a 2019, em um volume total de R$ 40 bi por ano. A segunda onda contratada em 2014 mas iniciando em 2014, acrescentando mais R$ 30 bi por ano. A terceira onda, a partir de 2015, com mais R$ 30 bi, perfazendo a meta de R$ 100 bi por ano.

***

Com a ajuda da OSCIP MBC (Movimento Brasil Competitivo), juntaram 20 estudos diferentes sobre gargalos logísticos, o PNLT (Plano Nacional de Transporte e Logística) do Ministério dos Transportes, o Brasil Competitivo, da CNI (Confederação Nacional da Indústria), o Plano de Logística da CNT (Confederação Nacional do Transporte), o Plano Nacional de Portos da SEP (Secretaria Especial de Portos). Ao todo, mais de 3 mil projetos que foram analisados e selecionados os que faziam mais sentido.

Os projetos perfaziam uma carteira de R$ 600 bi, sendo que metade já estava contratado através do PAC e do PIL (Plano de Investimento em Logística). Os demais R$ 300 bi ainda não estavam endereçados.

Foram divididos, então, em prioridade A e o prioridade B, cada qual significando uma onda de R$ 150 bi em investimentos.

***

Constatou-se dois problemas centrais emperrando os investimentos. O primeiro, a falta de um projeto básico mais aprofundado. O projeto serve para estimar os investimentos necessários. Em cima deles, é feita a licitação. Depois, os vencedores montam o Projeto Executivo, mais detalhado.

Quando as empresas iniciavam as obras, deparavam-se com problemas de monta, muito acima da margem de 25% de aditamentos previstos pela Lei das Licitações.

Depois, esbarravam em problemas enormes de licenciamento, paralisando continuadamente as obras.

O caminho sólido consiste portanto, preparar projetos básicos mais detalhados e negociar com os diversos órgãos de controle a garantia do licenciamento prévio.

***

Há um conjunto de trabalhos encomendados para construir o modelo. O Instituto de Engenharia de São Paulo foi incumbido de desenvolver a metodologia para projetos básicos consistentes. Em novembro terá início uma ampla pesquisa de origem-destino de cargas, para estimar os fluxos de cargas no país.

Com os dados, será possível criar simuladores, para estimar as economias produzidas por cada projeto. E há negociações em curso para atrair empresas dos Estados Unidos, Japão e União

Europeia.

Mas esse escopo só ficará pronto no próximo ano e só estará plenamente operacional a partir de 2015.

***

Para aplacar a ansiedade geral, foram lançadas para concessão 13 trechos ferroviários. Desses, pelo menos 9 conseguirão ser licitados até maior de 2014. Pelo menos quatro concessões rodoviárias deverão ter sucesso.

Fonte: Coluna Econômica