

NOTÍCIAS ZECA DIRCEU

Observações sobre o Plano de investimentos em rodovias e ferrovias no Paraná, por Paulo Bernardo

19/08/2012

O pacote de concessões de rodovias e de ferrovias lançado pelo Governo Federal nesta semana causou reações desencontradas dentro e fora do Governo do Estado. Para o presidente do Iparde, Gilmar Mendes Lourenço, em artigo publicado na Gazeta, trata-se de "Muito barulho para poucas medidas". Segundo ele, "emerge a pequenez do montante de recursos a ser aportado, representando 0,4% do PIB a.a. em um quinquênio, e 0,1% do PIB a.a".

Já o secretário de Infraestrutura, José Richa Filho, reclama de discriminação contra o Paraná, onde poucos investimentos seriam realizados. Ainda na Gazeta, técnicos e empresários apontam a possibilidade de o pacote vir a desviar cargas de Paranaguá, por prever ferrovias mais modernas e com capacidade maior de transporte, com menores custos, acrescido do fato de não se conectarem às linhas da Ferroeste e da ALL no Estado.

Basta um rápida olhada nos jornais desta semana para verificar que especialistas das mais variadas tendências econômicas e políticas comemoram o conjunto de investimentos selecionados como um excelente passo, já que a presidenta Dilma ainda anunciará as medidas para os portos e os aeroportos brasileiros, ainda entre agosto e setembro. Acrescento que o Plano de Logística Integrada tem grande capacidade de catalisar e alavancar outros investimentos industriais comerciais e no agronegócio.

Por exemplo, a produção agropecuária do Centro-Oeste e de regiões de expansão como o oeste baiano ou a chamada Mapito (de Maranhão, Piauí e Tocantins) receberão enorme impulso justamente por conta da solução dos problemas de logística que represam o crescimento da

produção por lá. Lembro que o Plano é integrado e portanto os investimentos em portos e em aeroportos compõem o conjunto, destinado essencialmente a baratear o chamado custo Brasil (e o barateamento das tarifas de energia vão completar o conjunto) e estimular a produção e o crescimento para além do que supõe o presidente do nosso importante Ipardes.

Sobre o temor de que o pacote anunciado reduza a importância relativa de Paranaguá, quero dizer que concordo. É por isso que o governo federal mandou realizar Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica para avaliar a inclusão da ferrovia de Maracaju-MS a Paranaguá. Esse tema foi debatido no governo nos últimos anos e há disposição para fazer o investimento. Mas é preciso fazê-lo nos moldes das novas ferrovias que estamos construindo, com bitola larga, trajeto que permita tráfego rápido e uma coisa importante: é preciso achar solução que permita fazer o trecho para transpor a Serra do Mar. Do contrário, teríamos uma ferrovia moderna com um gargalo quase intransponível antes de chegar ao porto. Esse investimento, se viabilizado, exigirá investimentos em ampliação da capacidade e em melhor gestão no nosso porto.

Vontade política por parte do governo federal já existe. Mas outras condições precisam ser atendidas. Nesses sete anos e meio em que exercito cargo no Planejamento e agora nas Comunicações, tenho acompanhado atentamente todo esse debate e sou franco em dizer: não encontramos no governo estadual a contrapartida para a boa vontade dos presidentes Lula e Dilma em apoiar projetos no Paraná.

Em 2003, tínhamos no Orçamento Federal R\$ 220 milhões para ampliação do Porto de Paranaguá. O governador resolveu cancelar o processo e reiniciar, com nova licitação. Já sabemos o resultado: nada aconteceu desde então. Lançamos um programa federal de dragagem para 14 grandes portos. Paranaguá estava incluído. Por insistência do governo do Estado, a então ministra Dilma concordou em repassar para o Estado os recursos e licitamos os outros empreendimentos. Resultado: treze portos ganharam o benefício da dragagem e em Paranaguá, apenas um rumoroso processo policial, com prisões e processos.

No caso da ferrovia, tentamos durante vários anos resolver a situação que chega a ser ridícula, dessa Ferroeste e não conseguimos. O governador do Estado solicitou R\$ 573 milhões para fazer a obra do ramal ferroviário, o governo federal concordou e incluiu no PAC. Já em final de mandato, sentindo-se ameaçado em seus planos eleitorais, lançou "denúncia" de maracutaia e o governo federal retirou do PAC os R\$ 573 milhões. Como resultado, o ex-governador já levou multa de R\$ 200 mil, sofreu condenação em processo para indenização e é réu em processo criminal no STF. Quanto à ferrovia, ainda estamos na fase de reivindicar e reclamar.

Então, pergunto: quem diminuiu a importância do nosso porto? Quem desviou cargas para Santos e os portos de Santa Catarina e do Rio Grande? Numa ocasião, perdi a paciência e repeti brincadeira que ouvira, dizendo que tínhamos no Paraná o melhor governador, para Santa Catarina.

Se o leitor está achando que é revanchismo, garanto que está enganado. Antes mesmo da posse do atual governador, Beto Richa, conversei com ele e reafirmei disposição para ajudar o nosso Estado. Questões partidárias ou eleitorais não podem se sobrepor aos interesses maiores do Paraná.

Mas é preciso que o Estado também faça sua parte. Impossível ajudar sem projetos concretos ou ao menos estudos consistentes de viabilidade técnica e econômica. Sabemos que o governo está no início, não deve ter encontrado boas condições para tocar investimentos, mas é preciso avançar. Registro que o governador Beto Richa tem atitude cordial e entende a importância do diálogo institucional.

Há casos em que, mesmo com recursos assegurados, o investimento pode não ocorrer. Espero que não seja o caso do Metro, em Curitiba, que negociamos, tanto eu quanto a ministra Gleisi Hoffmann, com o então prefeito Beto Richa e depois com Luciano Ducci. Convencida da importância da obra para a nossa capital, a presidenta Dilma viajou a Curitiba e anunciou a liberação de R\$ 1 bilhão do orçamento federal e financiamento de R\$ 750 milhões para o Metro.

Assegurados os recursos, é a vez da prefeitura de Curitiba completar a elaboração do edital e fazer a licitação da obra.