

CRIAS P. ALEGRE 16/08/2007
JOSE ALBERTO PEREIRA RIBEIRO
PRESIDENTE DA ANEOR

É uma honra participar deste evento e trazer a contribuição do segmento das construtoras de infraestrutura de transporte do Brasil. São as empresas que constroem as rodovias, ferrovias, aquedutos, portos, aeroportos e muitas outras obras de infra-estrutura de grande importância para o desenvolvimento do País e para a melhoria da qualidade de vida de nosso povo.

Quero agradecer ao convite do amigo Joal Teitelbaum, um grande batalhador pela integração da América do Sul. Agradeço também em nome das empresas construtoras brasileiras a esse trabalho que ele executa com dedicação, grande sacrifício pessoal e muito idealismo. Muitas obras de grande importância na América do Sul, que hoje deixaram de ser projetos e se viraram empreendimentos transformadores da vida de nosso povo, como grandes rodovias, portos, metrô e geradoras de energia hoje realidade foram discutidas nas reuniões do CRIAS.

A ANEOR é uma entidade de representação das empresas construtoras de infra-estrutura de transporte, seguidora de uma nova forma de ação no setor. É uma entidade que apresenta propostas de projetos a sociedade e ao Governo, procurando andar na frente de seu tempo e das instituições, para melhor contribuir com o desenvolvimento do Brasil e a construção de nosso futuro como sociedade.

Falemos um pouco do Brasil, neste início, como um todo e não apenas setorialmente. Apesar das turbulências que hoje assistimos na economia internacional, o Brasil vive uma fase tranqüila. Não temos o crescimento da China e da Índia mas podemos usufruir de uma grande estabilidade econômica e financeira.

A nossa economia cresceu nas últimas duas décadas a uma taxa média de 3%. Muito pouco em relação às nossas necessidades de País continental e com uma imensa população. Nos últimos cinco anos também manteve esta mesma taxa, que é muito pequena. O nosso País deve crescer em 2007 cerca de 5%. É um novo importante patamar e esperamos que seja mantido por muitos anos para recuperarmos o tempo perdido nas últimas duas décadas.

No primeiro semestre, o País já apresentou uma taxa de crescimento de 4,5% em um período de 12 meses. O setor industrial está crescendo a uma taxa de 5%. Tudo indica que o País está se encaminhando para um ciclo de crescimento a taxas mais elevadas. Vamos torcer para que a crise que hoje surge no cenário internacional seja apenas uma instabilidade temporária.

O País hoje está mais sólido para atravessar grandes turbulências. Conseguimos um resultado excepcional no controle da inflação (ela é hoje de 3,5% ao ano) e na forma de gerir o estado e os gastos públicos. Aquela memória inflacionária desapareceu e há hoje em nossos administradores uma maior preocupação com os gastos públicos. A privatização provocou um crescimento inusitado em muitos setores, como telecomunicação, siderurgia e portos. Temos um bom superávit em nossas contas públicas.

As exportações brasileiras estão batendo recordes. Saímos de pouco mais de US\$ 50 bilhões no final do último Governo para mais de US\$ 150 bilhões de exportações por ano em 2006. As reservas cambiais do País alcançam hoje os US\$ 154 bilhões. São as mais elevadas de toda a nossa história. No ano de 2000, tínhamos US\$ 30 bilhões. Eram na época a melhor performance de nossa história. É um colchão que garante uma boa noite de sono. Não é uma situação isolada a do Brasil. A China tem hoje US\$ 1 trilhão em reservas. A Rússia e a Índia têm mais de US\$ 340 bilhões.

Na década de 80, quase todos os países em desenvolvimento ou emergentes como se diz hoje, estavam endividados, quebrados e sem reservas. Hoje, a dívida externa brasileira é igual às reservas. A dívida do estado representa apenas US\$ 70 bilhões. É a metade das reservas do Banco Central. Temos uma inflação de 3,5% ao ano. Portanto, só nos resta crescer.

MEUS SENHORES E MINHAS SEHORAS.

O Brasil tem hoje um grande desafio. Para retomar o crescimento a uma taxa mais elevada, o Governo criou o Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, uma ferramenta que já conhecemos. Precisamos executar este plano com competência. Temos que ter o compromisso e até a obrigação de ajudar o Governo neste intento.

É um plano de curto prazo. Vai de 2007 a 2010. Prevê investimentos de R\$ 504 bilhões no prazo de quatro anos. Metade dos investimentos será estatal e o restante privado. O PAC prevê investimentos de R\$ 274 bilhões em energia, R\$ 58,3 bilhões em infra-estrutura de transporte e R\$ 170 bilhões em infra-estrutura urbana (habitação, saneamento e metrô).

Para este ano, o PAC prevê investimentos de R\$ 8 bilhões só em rodovias. No período de 2008 a 2010, os investimentos neste modal chegarão a R\$ 25,3 bilhões. Em quatro anos serão investidos (R\$ 33,4

bilhões) em rodovias. No período de 1988 a 2002, o Brasil vinha investindo R\$ 1,3 bilhão por ano. As perspectivas do setor hoje são outras. No setor de infra-estrutura de transporte, envolvendo rodovias, ferrovias, portos, hidrovias, aeroportos e Marinha Mercante, o PAC prevê investimentos de R\$ 13 bilhões só este ano e de R\$ 52,3 bilhões até 2010. Desse total de investimentos cerca de R\$ 30 bilhões virão da Cide-combustível, um tributo que é pago na hora em que se abastece os veículos na bomba.

O PAC é um programa para todo o Brasil. Mas a região Sul terá uma boa participação nos investimentos previstos em seus diversos programas. Na área de transportes, por exemplo, a região Sul receberá investimentos de R\$ 3,9 bilhões no período de 2007 a 2010. No Rio Grande do Sul estão previstos investimentos na Br-386, na Br-116 e na Br 101, que liga Osório a Florianópolis. Vão ocorrer investimentos nas BRs 392 e 158 e também no porto do Rio Grande. Estão previstos investimentos também em energia, saneamento, habitação e outros. Estou sendo mais detalhado em relação as rodovias, que é o meu setor mais específico.

Ainda na área de rodovias o setor também vai ter o programa de concessões de rodovias, onde serão investidos pelo setor privado cerca de R\$ 3 bilhões. O programa prevê a concessão de sete trechos de rodovias federais. Na região Sul teremos a concessão das BRs 116, 376 e 101, ligando Curitiba a Florianópolis e a BR-116, no trecho que liga São Paulo a Curitiba e Curitiba a Divisa de SC/RS.

MEUS AMIGOS E MINHAS AMIGAS

Um aspecto importante deste plano é que ele representa a retomada do planejamento na economia brasileira e a eleição dos investimentos no setor de infra-estrutura como a ferramenta fundamental para alavancar o processo de desenvolvimento do País.

Ficamos muito tempo sem investir em infra-estrutura e logística e estamos muito atrasados. Hoje, Temos muito pouco de rodovias, ferrovias e portos. Quando se fala que somos um país rodoviarista não estamos falando a verdade. Nos transportamentos 60% de nossas cargas e 80% de nossos passageiros por rodovias. Mas temos menos rodovias do que qualquer nação desenvolvida e muito menos do que a Rússia, a China e a Índia. O mais grave é que temos uma frota de carros maior do que a deles e temos 30% do que eles têm de rodovias asfaltadas.

O Brasil finalmente descobriu que não tem jeito de pensar em crescer a taxas elevadas se não investir em infra-estrutura. Outro ponto importante: o Brasil tinha abandonado o hábito de planejar e decidir com antecedência o que vai fazer como prioridade. Com o PAC, já é possível voltar a planejar e se conhecer as intenções do Governo nos próximos quatro anos com relação a investimentos. Podemos agora planejar nossas empresas para os cenários de : contratação de mão-de-obra especializada, importação de máquinas e tecnologia, compra de materiais essenciais, como cimento, aço, asfalto e outros com antecedência no País ou no exterior. É muito difícil administrar uma empresa de construção de médio ou grande porte sem conseguir olhar para o seu mercado nos próximos três anos à frente. O PAC facilita este trabalho. O PAC traz de volta o planejamento.

É muito diferente administrar sem saber qual é a grande obra que vai existir daqui a dois anos e se preparar para ganhar. E se ganhar, saber que vai ter condições de fazê-la bem com os resultados esperados.

O pior é ganhar e realizar na medida do possível e não ganhar o que se previa . Ou nem ganhar. Empresa privada é para ter lucro e gerar riquezas .

MEUS AMIGOS E AMIGAS

O ideal seria que o Brasil tivesse um plano de obras para 15 anos á frente. Um plano do Estado e que os Governos administrariam cada um no seu tempo. O Ministério dos Transportes está elaborando um plano neste sentido e deverá concluí-lo este ano , o PNLT – Plano Nacional de Logística de Transportes . O Ministério das Minas e Energia já concluiu o seu este ano. Com esses planos vamos poder saber o que é prioritário para se construir nos próximos anos. Se a economia crescer além do que se prevê, é fácil antecipar alguns projetos, pois já temos uma programação. Se ela tiver problemas, adia-se.

Mas volto a afirmar: é difícil crescer sem saber o que se pretende fazer. Já diziam os navegadores portugueses: De que adianta bons ventos se você não sabe para onde vai? Precisamos ter um rumo.

Vivemos hoje problemas comuns a esse período de falta de previsão. Temos o PAC que em seu início está vivendo um momento difícil para a sua execução. Ele tem a indicação de muitas obras a serem feitas com grande parte dos recursos já provisionados . Mas estas obras a serem licitadas não têm hoje projetos detalhados de engenharia.

O ideal seria que o Governo já começasse a fazer os projetos de engenharia de todas as obras indicadas, montando um banco de projetos. Vai licitar? Procura na prateleira o projeto da vez , e licita.

O País precisa também cumprir o ritual de definir e utilizar um programa de obras de infra-estrutura de transporte com visão de longo prazo. Passamos mais de 20 anos sem investir e estamos muito atrasados.

Neste contexto está fazendo falta o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte, o famoso CONIT . O Governo fez uma reforma administrativa no Ministério dos Transportes através de uma alteração constitucional criando o CONIT, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT), que passou a ser o grande órgão de execução da política setorial, o Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transporte (FNIT), para financiar o setor, e a Cide-combustíveis, que é o novo tributo que financia a construção e manutenção da Infra-estrutura de Transportes.

O CONIT deveria estar funcionando e avaliando se as receitas da CIDE estão sendo bem aplicadas e os planos de longo prazo estão produzindo resultados.

Hoje, não temos este Conselho funcionando e o País está se ressentindo. Uma boa lição tivemos recentemente com a crise aérea. Neste setor também foi criado o Conselho Nacional da Aviação Civil (CONAC). Para encontrar uma solução emergencial, o Presidente Lula convocou a primeira reunião do CONAC onde algumas medidas que estamos vendo serem implantadas são graças as propostas dos conselheiros.

No nosso setor, como os senhores podem ver, não faltam recursos. Faltam projetos básicos de engenharia. Falta o Conselho e o uso dos recursos da CIDE-Combustíveis através do FNIT. A estrutura está toda montada , só falta funcionar.

MINHAS SENHORAS E MEUS SENHORES

Por último e também muito importante, vamos falar de investimentos e ações para a integração física da América do Sul. É preciso pensar no PAC como um instrumento de geração de obras e de integração com a América do Sul. Por isso, estou insistindo no funcionamento do CONIT. É através deste órgão que podemos planejar o Brasil dos próximos anos e aproveitar este grande mercado onde estamos integrados. Não é só uma questão de mercado. É uma questão de realidade. Não podemos mais pensar em construir grandes estruturas de transporte e logística no Brasil sem pensarmos nos países vizinhos, que hoje são grandes parceiros comerciais e políticos.

O bloco do Mercosul compra muito do Brasil. A Argentina é o nosso segundo maior parceiro comercial. Os países da América do Sul são hoje grandes importadores do Brasil e também contam com parcerias brasileiras para conquistarem outros mercados mundiais com seus produtos.

É uma nova e importante oportunidade de negócios e de união de nosso povo. Isto não está acontecendo só no Brasil. Na Ásia, quase todos os países hoje estão unidos e formam um grande bloco comercial. Na Europa esta experiência também avança com grande sucesso. Na América do Norte, há também o Nafta, um mercado de grande sucesso.

O comércio do Brasil com os países vizinhos alcança hoje mais de US\$ 40 bilhões/ano. Mas não adianta apenas expandir o comércio. É preciso dotar as nações da América do Sul de uma melhor infra-estrutura de transporte, para que as nações possam ser mais competitivas mundialmente e possam ampliar o comércio e as suas relações culturais e políticas.

O nosso setor tem ainda uma importante contribuição à dar a economia regional. Hoje, apenas 16 empresas construtoras brasileiras estão exportando serviços de engenharia para a América do Sul, América Central, África e América do Norte. Elas constroem portos, ferrovias, metrô, hidrelétricas e rodovias em diversos países da região. Mas só a nossa entidade tem 300 empresas construtoras associadas. Como se vê, o potencial é grande. São empresas com grande capacidade tecnológica e que só operam no Brasil. O Brasil tem o melhor conjunto de empresas de engenharia de toda a América do Sul. Nos países vizinhos também existem boas empresas. Mas nenhum deles possui uma quantidade tão grande.

As exportações brasileiras de serviços de engenharia não chegam a US\$ 5 bilhões. O potencial de nosso continente é superior a US\$ 50 bilhões, hoje. O BNDES tem, inclusive, uma linha de crédito de mais de US\$ 5 bilhões para financiar as exportações do nosso setor. Mas não usa tudo por falta de demanda.

A realização do PAC nos convida a reflexão. Estamos investindo maciçamente no programa de expansão da infra-estrutura de transporte no País. Mas temos também de pensar em integrar essa nova estrutura que estamos construindo com os países vizinhos.

Ratifico que os planos de longo prazo, os recursos da CIDE-combustível investidos no FNIT e o funcionamento do CONIT são ferramentas importantes para esse projeto de integração.

A América do Sul é um continente com abundância de recursos naturais, uma população crescente que já supera os 340 milhões de habitantes e um grande potencial para desenvolver um próspero e florescente mercado comercial e industrial. Os países da América do Sul têm hoje apenas um pequeno papel no comércio mundial. No final desta década participávamos com 3,5% do total do comércio mundial. Mas na

década de 50 já chegamos a ter 12,5%. A América do Sul foi ficando para trás porque atrasou-se no desenvolvimento de sua infra-estrutura, principalmente as redes de transportes, comunicações e energia, o que torna possível um grande fluxo de pessoas, idéias e bens.

Na América do Sul está clara a necessidade de criação de uma extensa rede de transporte para viabilizar o crescente comércio intra-regional. Vamos seguir o exemplo da Europa que ampliou todas as conexões rodoviárias entre os países, ligou todas as férreas com uma única bitola, transformando em um único sistema ferroviário, que une dezenas de países. Vamos unir toda a nossa rede fluvial, portos e aeroportos. Enfim, vamos usar o PAC para uma reflexão mais ampla sobre o nosso continente.

MINHAS SENHORES E MEUS SENHORES:

No passado, os países da América do Sul geralmente desenvolviam a sua infra-estrutura através de um planejamento centralizado e controlado pelo Governo, para alcançar fins geopolíticos. O Mercosul, embora seja um projeto periférico, tem como grande mérito a grande aproximação entre os países e a consolidação do projeto democrático. Os países e os povos se irmanaram muito mais nesses poucos anos de Mercosul do que em séculos anteriores.

Precisamos explorar também outras potencialidades. A América do Sul não é hoje uma grande unidade econômica global, mas tem o potencial para tornar-se uma unidade econômica mais inovadora do que a União Européia e o Nafta. Temos uma pequena densidade populacional e abundantes recursos naturais para ser um modelo de desenvolvimento regional sustentado. A América do Sul pode ser o primeiro continente a adotar o primeiro paradigma do desenvolvimento sustentado, aplicando um planejamento corretivo com o apoio do Banco Mundial, BID, CAF, BNDES.

O mundo de hoje está diante de um novo problema: o aquecimento do planeta e o surgimento de novos atores no cenário internacional com grandes possibilidades de importação. Estamos falando da China, Índia e Rússia, nações emergentes e industrializadas que têm hoje uma grande demanda de alimentos, matérias-primas e semi-industrializados. A China importa hoje cerca de US\$ 900 bilhões e já é o segundo maior comprador do Brasil, depois dos Estados Unidos. O bloco da União Européia também está comprando muito. Os países desenvolvidos já estão hoje com sérias limitações na exploração de seus recursos naturais. Mas a América do Sul tem um grande potencial. Mas precisamos de uma infra-estrutura de transporte eficiente para ecoar a produção destinada aos países desenvolvidos e emergentes.

Ao contrario da Índia e da China, que já estão com superpopulação e o ambiente natural degradado, poderíamos buscar o apoio de nações desenvolvidas para realizarmos um desenvolvimento apropriado. Poderíamos criar um projeto de desenvolver o presente sem comprometer as florestas e o futuro como um exemplo mundial. Seria um novo paradigma de investimentos em infra-estrutura e se criaria uma oportunidade de desenvolvimento reordenando a distribuição territorial da riqueza, criando-se projetos de transporte, energia, telecomunicação, produção industrial, etc, dentro de uma visão maior e seguindo um paradigma inteiramente novo. Pois, o que as nações ricas querem são parceiros fortes, com justiça social, meio-ambiente protegido e bons mercados. E isto também é o nosso sonho e o nosso desafio. Mas só se alcança isto investindo em infra-estrutura.

MUITO OBRIGADO