

Infra-estrutura nacional exige manutenção

CONTINUAÇÃO

O desabamento no início deste ano da **ponte sobre a represa do Capivari**, na rodovia Régis Bittencourt, em Campina Grande do Sul, PR, expôs um grave problema, que envolve as três esferas de poder (federal, estadual e municipal): a falta de manutenção da maior parte da infra-estrutura brasileira.

A maioria das obras-de-arte (como pontes e viadutos, por exemplo), rodovias, ferrovias, hospitais e escolas públicas, hidrelétricas e linhas de transmissão, entre outras, foi projetada e construída na década de 1940, quando começam as grandes obras rodoviárias (vias Dutra e Anchieta, entre outras), siderúrgicas (CSN), hidrelétricas (Henry Borden, da década de 1930, e Ilha Solteira, do final da década de 1960). Nos estados e municípios, a situação é ainda pior, devido ao fato de que boa parte da infra-estrutura urbana das principais metrópoles foi executada no início do século 20 e, assim, está com seu "prazo de validade" vencido há alguns

anos. As conseqüências, portanto, começam a ser sentidas com maior intensidade nas áreas centrais – e mais antigas – de capitais como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, entre outras.

Galerias cedendo e ruas afundando, estradas esburacadas e desbarrancando, prédios quase desabando – esses são sintomas de um mal que aflige os bens públicos brasileiros devido a uma doença comum dos administradores e da sociedade: é geral a crença de que essas obras, uma vez finalizadas, durarão para sempre. A realidade, sabem os técnicos, não é assim. Obras em geral não têm vida útil indefinida. Naturalmente que bons projetos, com execução correta e manutenção adequada, ajudam a superar a passagem do tempo, mantendo suas características de segurança e durabilidade. O problema é que a junção desses três elementos é exceção na administração pública brasileira.

Por isso, a importância da criação de um fundo para o financiamento da manutenção da estrutura existente, lembra o engenheiro Marcelo Rozemberg, diretor nacional de Serviços



JONAS OLIVEIRA / FOLHA IMAGEM

JONAS OLIVEIRA / FOLHA IMAGEM

das décadas que separam o projeto e a construção das duas obras-de-arte – a ponte construída na década de 1950 e a mais recente, erguida no final dos anos 1990.

A falta de investimentos faz com que a infra-estrutura comece a se deteriorar, com custo de reparação muito superior ao de manutenção. No governo federal, por exemplo, de acordo com dados do Orçamento Geral da União, o investimento em infra-estrutura apresentou queda de 40%, variando de 0,75% do PIB durante o governo FHC para 0,45% no governo Lula. Números insuficientes, segundo especialistas, quando o mínimo para um país emergente como o Brasil deveria ser de 3 a 6%. "O pior é que nem sempre o orçamento é totalmente aplicado, o que significa que o investimento em manutenção pode ser até menor", explica Roberto Kochen, diretor de Meio Ambiente do Sinaenco.

Exemplo dos mais significativos desse descaso do poder público com a manutenção é o fato de que, desde que

Técnicos Especializados do Sinaenco. "Não criar um fundo de depreciação para manter em boas condições de uso o investimento em capital fixo é, no mínimo, falta de bom senso", diz Rozemberg. "A infra-estrutura decadente ajuda a empobrecer ainda mais a população", completa. O exemplo da ponte que desabou na Regis Bittencourt também mostra que houve grande evolução na arte de projetar e construir esses importantes equipamentos ao longo

foi criada pelo Congresso, em 2001, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) arrecadou aproximadamente R\$ 20 bilhões. No entanto, a malha rodoviária brasileira continua em situação precária, sem investimento algum da Cide, criada especificamente para ser aplicada na melhoria das rodovias e transportes. Assim, a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) comprovou, em pesquisa recente, que 56,1% da extensão rodoviária

Contabilidade do prejuízo indireto com obras emergenciais

PIB per capita da Região Metropolitana de SP em 2003 (IBGE)	US\$ 8.758
PIB per capita por hora (12 meses 720h)	US\$ 1
Marginal Tietê 700 mil veículos/dia /1,2 passageiros por veículo (CET/SP) 840 mil pessoas x 1	US\$ 840 mil/hora
Obra de emergência	180 dias.
Uma hora/dia a mais - perda no período	US\$ 151,2 milhões
Prejuízo com a não-arrecadação do ISS (5%)	US\$ 7,56 milhões

FONTE: MARCELO ROZEMBERG

brasileira encontra-se com **pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo**. A mesma pesquisa diz que trechos com afundamentos, ondulações ou buracos somam 8.280 km, além de grandes extensões sem acostamento (veja box abaixo).

Os custos indiretos com a falta de manutenção podem ser assustadores, em diversas outras áreas. Rozemberg faz um cálculo simples, que transforma em números aproximados o prejuízo que uma cidade como São Paulo tem quando surgem problemas em uma ponte da **marginal do Tietê**, um dos principais corredores de automóveis e caminhões da Região Metropolitana de São Paulo. De acordo com os cálculos do diretor nacional de Serviços Técnicos Especializados do Sinaenco, levando-se em conta que uma obra de emergência dura no máximo 180 dias e causa transtornos com perda média de uma hora por dia com trânsito, desvios de rotas etc, os prejuízos são de mais de US\$ 150 milhões (veja tabela). “Se levarmos em conta que São Paulo é basicamente uma cidade de serviços, o prejuízo com a perda de arrecadação de ISS seria de US\$ 7,56 milhões”, contabiliza. Ou seja, pegando o valor investido na recuperação de uma ponte como a dos Remédios, na zona oeste paulistana, de cerca de R\$ 6 milhões, o prejuízo com a perda de arrecadação supera com muita folga o custo da obra. “Não é justo que a sociedade arque com esse prejuízo”, reclama Rozemberg.



ANTONIO GALDINO/FOLHA IMAGEM

Um exemplo positivo de quanto um investimento bem-planejado pode resultar em benefícios à comunidade, na contramão do em geral praticado no Brasil, vem da cidade de Indianópolis, nos Estados Unidos. Lá, ao construir uma nova avenida, o poder público exibiu uma série de outdoors demonstrando que os motoristas ganhavam cerca de 15 minutos com a nova via. “Os cálculos do governo local atestavam que, em cinco meses, os ganhos de tempo compensavam o investimento”, conta Roberto Kochen.

A manutenção, dizem os especialistas, ancorados em números irrefutáveis, exige investimentos que proporcionam retorno muito superior ao aplicado. “Basta incluir esse item nos orçamentos, em percentuais adequados”, propõe Kochen. ■

As melhores e as piores estradas do Brasil

A Pesquisa Rodoviária da Confederação Nacional do Transporte (CNT) 2004 avaliou, em sua nona edição, 100% da malha rodoviária federal brasileira pavimentada, e também os principais trechos sob gestão estadual e sob administração terceirizada. A análise dos resultados da Pesquisa Rodoviária CNT 2004 aponta para uma situação de elevado grau de deficiência nas condições das rodovias brasileiras, o que, em termos práticos, se traduz em comprometimento dos níveis de desempenho e de segurança do setor de transportes.

Foram pesquisados 8.638 km na região Norte, 21.582 no Nordeste, 11.052 no Centro-oeste, 20.612 no Sudeste e 12.797 km na região Sul.

A pesquisa mostra que 56,1% da extensão encontram-se com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo (41.911 km); 65,4% da extensão apresentam sinalização em estado inadequado (48.788 km); 39,8% da extensão avaliada não possuem acostamento (29.708 km), além da grande extensão com placas cobertas pelo mato (24,6% ou 18.355 km). Trechos com afundamentos, ondulações ou buracos acumulam 8.280 km (11,1%) e em 40,3% da extensão avaliada (30.072 km) não havia a presença da sinalização de velocidade permitida. Veja abaixo as dez melhores e as dez piores rodovias do país.



JUCA VARELLA/FOLHA IMAGEM

As melhores rodovias

- 1º São Paulo - Limeira (SP)
- 2º Limeira - São José do Rio Preto (SP)
- 3º São Paulo - Taubaté (SP)
- 4º São Paulo (SP) - Uberaba (MG)
- 5º Engenheiro Miller - Jupiá (SP)
- 6º S. Paulo - Itaí - Esp. Santo do Turvo (SP)
- 7º Barretos - Bueno de Andrade (SP)
- 8º Araraquara - S. Carlos - Franca - Itapuã (SP)
- 9º Campinas - Jacareí (SP)
- 10º Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo (SP)

As piores

- Poços de Caldas (MG) - Lorena (SP)
- Fortaleza (CE) - Picos (PI)
- Curvelo (MG) - Ibotirama (BA)
- Teresina (PI) - Barreiras (BA)
- Manaus (AM) - Boa Vista - Pacaraíma (RR)
- Posse (GO) - Ilhéus (BA)
- Araguaína (TO) - Picos (PI)
- Jataí (GO) - Piranhas (GO)
- Belém - Guaraí (TO)
- Quipapá (PE) - Campina Grande (PB)