

Correio Braziliense – 23/07/2007

Opinião

Vamos correr!

Mudança do modelo para infra-estrutura derrapa antes de ter sucesso e deixa todos os setores em risco crescente

Por Raul Pilati raul.pilati@correioweb.com.br

O acidente da TAM é o ápice do longo processo de descontrole do setor aeroviário. Mas vai além. Revela o funcionamento no limite da infra-estrutura do país e aponta para um quadro que se agrava. Com impacto diluído, atinge também a malha de transporte, de energia, saneamento, telecomunicações, causando muito mais vítimas, físicas e financeiras. A falta de uma política sólida, de um sistema de regras consistente e de eficiência comprovada e as mudanças de rumos do governo corrompem o processo de estrangulamento que ameaça o Brasil.

Para enfrentar o problema é preciso, além de competência, dinheiro. Muito dinheiro. Nas contas da Associação Brasileira de Infra-estrutura e Indústrias de Base (Abdib), R\$ 87,7 bilhões por ano de investimentos em energia elétrica, petróleo e gás natural, transportes, telecomunicações e saneamento básico. Daria para construir 1,75 milhões de casas ao preço — nada popular — de R\$ 50 mil cada. E são recursos apenas para o país continuar funcionando de forma razoável.

Encruzilhada

Só há dois caminhos para superar o desafio: ou o governo contrata a execução das obras, ou convence o setor privado a fazê-lo. De qualquer jeito, a sociedade é que vai pagar. Se o Executivo tocar os projetos, com impostos. Se as empresas assumirem o encargo, vão cobrar pelo serviço.

E quando as estruturas não são feitas, a sociedade paga. Em vidas. Em saúde. Em trabalho maior. Em conforto menor. Em custo elevado. Empregos que não são abertos. Competitividade reduzida dos produtos exportados. Etc.

O que se espera do governo (qualquer que seja) é que organize as necessidades, os recursos disponíveis e ponha a coisa para funcionar. O governo do PSDB, até 2002, tinha um discurso claro. Como o governo não tem dinheiro para investir em tudo que é necessário, decidiu estimular (ou seja, garantir bom retorno) para quem topasse investir em infra-estrutura. Para os usuários, pode sair mais caro do que se o governo fizer. Afinal, se uma empresa mantém a estrada, cobra pedágio. Um porto, taxas. Saneamento, serviços.

A energia mais cara, argumentavam os dirigentes públicos, é a que não existe. A maior distância entre duas cidades, a estrada inacabada ou intransitável. Melhor pagar para ter do que nem isto. O argumento explicou a privatização das telecomunicações, do setor elétrico, a concessão das rodovias, e a criação das agências reguladoras para estabelecerem regras estáveis e arbitram conflitos com autonomia em relação aos interesses do governo.

Com o PT, houve uma mudança de visão. Transferir as obrigações para o setor privado deixou de ser bem visto. O governo reincorporou o papel de principal executor das obras. Os preços pretendidos pelas empresas para assumi-las são considerados muito altos. As agências reguladoras, de órgãos autônomos, regrediram para apêndices do governo e suas funções foram sobrepostas às dos ministérios. No fundo, sob a visão atual, deveriam ser extintas na maior parte.

Relato oficial

A lógica liberalizante foi eliminada. Mas o problema é que não foi substituída. Sobrou um vácuo de gestão. A infra-estrutura padece porque carece ou de mais governo, ou de mais setor privado. Quer um exemplo? Recente relatório do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) sobre o setor ferroviário. Tópico 5, página 277, Gargalos Logísticos:

“Os gargalos logísticos que impedem o desenvolvimento mais acelerado do setor referem-se principalmente aos seguintes pontos:

- a. os contornos ferroviários de cidades;
- b. a infra-estrutura de acessos aos portos;
- c. a eliminação de passagens em nível (viadutos e mergulhões), a vedação da faixa de domínio e a construção de passarelas nos ambientes urbanos; e
- d. o reassentamento de famílias oriundas de invasão da faixa de domínio.

Esses investimentos vêm sendo sistematicamente postergados por se referirem a usos que seriam de obrigação, parcial ou integral, do poder público (...) Entretanto, as reconhecidas limitações orçamentárias não têm permitido sua concretização“.

E pode-se dizer que o setor ferroviário, integralmente privatizado, é um dos que tem menos problemas. Quem quer crescer pelo menos 5% ao ano — como o presidente Luiz Inácio Lula da Silva — precisa criar condições. Além de influir na qualidade de vida da população, infra-estrutura é essencial para abrir as portas dos investimentos. Como construir uma fábrica sem estradas ou ferrovias para receber as matérias-primas e escoar a produção? Como exportar sem portos funcionais? Apenas no porto de Aratu (BA), o movimento cresceu 95% entre 2000 e 2006.

Riscos de mais apagões

O risco de faltar energia elétrica em 2011, que chega a 32% no cenário mais pessimista da **Acende Brasil** (que reúne os investidores em geração), é mais um exemplo da gravidade do problema. O governo, por enquanto, considera alarmismo dos empresários.

Ainda assim, os problemas se acentuam. Os custos para solucioná-los sobem rapidamente, não só financeiros. Seria leviandade responsabilizar o governo pelo acidente da TAM. Muitas podem ser as causas. Mas administrar as necessidades do país, esta sim, é uma responsabilidade inequívoca. E encontrar soluções também. Não só no setor aéreo. Quanto mais demorar, mais vai custar ao país. Em todos os sentidos.

Raul Pilati é editor de economia