



Infraestrutura num beco sem saída

Síntese: *Os investimentos públicos em infraestrutura continuam bastante insuficientes no país. Embora haja recursos em abundância para serem aplicados, faltam estratégia, prioridades e gestão eficiente. A média de investimentos é uma das mais baixas da história brasileira, e não há perspectiva de que melhore com o Programa de Aceleração do Crescimento. Enquanto outras economias emergentes têm se esmerado em ampliar seus investimentos, o governo petista continua a fazer opções equivocadas e a dificultar a entrada de mais capital privado em obras de infraestrutura no Brasil.*

O Brasil tem avançado lentamente em termos de melhoria das condições de vida de sua população. Recém-divulgado, o Índice de Desenvolvimento Humano da ONU mostrou progressos tímidos nos indicadores brasileiros, situação agravada pela brutal desigualdade de renda que persiste entre nós. O problema maior, porém, é que o caminho rumo a um desenvolvimento sustentado que permita ao país decolar não está sendo pavimentado: os investimentos em infraestrutura continuam insuficientes.

O seminário "A Nova Agenda – Desafios e Oportunidades para o Brasil", promovido pelo Instituto Teotônio Vilela no início do mês no Rio, aprofundou a discussão do tema. Na ocasião, coube ao economista Armando Castelar, da Fundação Getúlio Vargas, apresentar um diagnóstico minucioso da situação. A constatação é cristalina: há dinheiro de sobra para enfrentar a insuficiência de infraestrutura no Brasil; o que falta é estratégia, prioridades e gestão eficiente.

O país patina na escassez de investimentos públicos em rodovias, portos, ferrovias e aeroportos. Aplica-se aqui atualmente, em média, 2,32% do PIB em infraestrutura. É bem abaixo da marca alcançada nos anos 1970 (5,4% do PIB) e também muito menos que o anotado na chamada "década perdida" de 1980 (3,6%). A despeito de toda a propaganda que orienta a atuação do governo do PT, estamos hoje no mesmo patamar de gastos públicos em construções, máquinas e equipamentos em que estávamos há 20 anos.

A diferença entre a década recém-terminada e a anterior é que nos anos recentes o mundo atravessou uma das maiores fases de bonança da história contemporânea. A gestão petista, no entanto, passou longe de aproveitar o *boom* para promover a melhoria das condições gerais de competitividade brasileiras. Também neste quesito, o país destoou bastante tanto de economias mais sólidas quanto de nações emergentes.

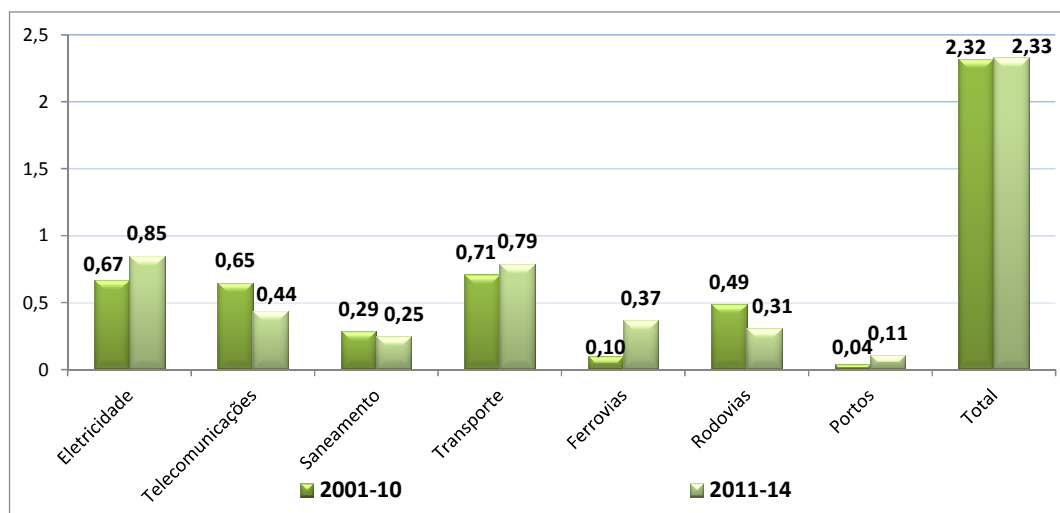
Enquanto aqui a média de investimentos públicos em infraestrutura mal supera os 2% do PIB, em países como Chile e Colômbia, para ficar em exemplos próximos, ela é três vezes maior. Já em nações da Ásia, a proporção é muito maior: 7,3% do PIB na China, 10% no Vietnã e 15,3% na Tailândia. Boa parte destes gastos destina-se a transportes, que, no Brasil, recebem somente 0,5% do PIB.

Sem sair do lugar

O mais desolador é não há perspectiva de melhora. Mesmo com todos os investimentos apregoados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), na média o país continuará aplicando os mesmos 2,33% do PIB em infraestrutura até 2014. Isto se todos os projetos previstos na lista de ações do PAC saírem do papel, o que tem estado longe de ser realidade. Pior: em setores como saneamento, rodovias e telecomunicações, a previsão é de redução, em termos proporcionais, em relação ao que foi aplicado na década passada.

Em razão deste cenário, o Brasil aparece mal em rankings que medem a nossa competitividade. Na média, segundo listagem recente divulgada pelo Fórum Econômico Mundial, o país ocupa o 53º lugar numa lista constituída por 142 nações. Mas quando a qualidade da infraestrutura nacional é avaliada, o desempenho decai bastante: estamos na 91ª posição quanto às condições das ferrovias; no 118º posto em termos do estado das rodovias; em 122º quanto à situação dos aeroportos; e em 130º em relação aos portos. De um modo geral, a oferta inadequada de infraestrutura é o terceiro fator que mais atrapalha o ambiente de negócios no Brasil, depois da carga e da complexidade tributárias.

Investimentos em infraestrutura (em % do PIB)



Fontes: Puga e Borça Jr. (2011) e Frischtak (2011). Elaboração: Armando Castelar

É desalentador constatar que as escolhas que poderiam estar sendo feitas pelo governo federal para alterar este quadro estão sendo desvirtuadas. É o caso, por exemplo, da malha ferroviária brasileira. Nem os investimentos privados no setor foram capazes de melhorar o desempenho de nossas locomotivas e vagões. Ainda hoje, 15 anos após a privatização do modal no país, a média de velocidade de transporte sobre trilhos no país não ultrapassa 20 km/h, sendo que em alguns trechos cai a 5 km/h.

Mas os recursos que poderiam estar sendo direcionados para alterar este quadro e transformar o modal ferroviário numa alavanca para a competitividade brasileira estão sendo destinados ao trem-bala. Os mesmos R\$ 40 bilhões – que já representam o dobro do orçamento original, de três anos atrás – que o governo prevê aplicar no trem de alta velocidade entre Campinas e o Rio seriam capazes de revolucionar as ferrovias brasileiras, multiplicando por quatro sua capacidade de transporte.

Nos aeroportos, o problema se repete. A conversão do governo petista à alternativa das concessões – cujos primeiros leilões devem ocorrer em dezembro – chegará tarde demais para evitar um colapso aéreo. Mesmo com a expansão programada pela Infraero, 17 dos 20 principais aeroportos do país estarão operando acima da capacidade ideal após as obras. Vale lembrar que, desde 2003, a estatal só aplicou 44% do orçamento de investimentos de que dispunha. Neste ínterim, o caos aéreo se instaurou.

Dinheiro há

A baixa capacidade de investir é uma marca das gestões petistas em geral, e dos governos Lula e Dilma Rousseff em particular, embora seja possível arriscar dizer que nunca tenha havido tamanha abundância de recursos para aplicar quanto nos últimos anos. Para começar, numa conta rápida, se metade do aumento da carga tributária verificado nos últimos dez anos – de 5,6% do PIB – tivesse sido direcionada para melhorar a infraestrutura brasileira, a situação seria bem mais favorável hoje. Além disso, o BNDES simplesmente dobrou, para 4% do PIB, seus desembolsos ao longo da última década.

Nada disso, porém, se refletiu em melhores condições de infraestrutura no país. O que se viu foi justamente o contrário: a deterioração do ambiente institucional e uma quase absoluta falta de estratégia e de gestão para garantir que os recursos dos contribuintes fossem empregados na melhoria das condições logísticas do país. O problema, portanto, só se agravou nos últimos anos.

Também o PAC passou longe de enfrentar as dificuldades: em lugar de atacar gargalos, engordou a lista de frentes de obras, em sua maior parte até hoje inacabadas – até agora, pouco mais de um terço delas foram entregues. O investimento privado, por sua vez, foi prejudicado pela má regulação, pela aversão ideológica do PT a soluções de mercado e pelas distorções que as intervenções do Estado geraram na economia brasileira como um todo nos anos recentes. Com órgãos reguladores loteados e enfraquecidos, o ambiente para novos negócios ficou ainda mais comprometido.

Há soluções, porém, como foi apontado durante o seminário promovido pelo ITV. Criar um arcabouço mais propício aos investimentos, tanto públicos quanto privados, aumentaria ainda mais a oferta de recursos – de resto, abundantes e ávidos por boas oportunidades em todo o mundo. A sempre apregoada, mas nunca executada, redução dos gastos correntes também deveria fazer parte do menu. Mas o mais importante é ter uma estratégia e uma política pública claras para selecionar os melhores projetos de investimento para alavancar o desenvolvimento do país. Mantido o quadro atual, em que as ações são tocadas a esmo, o Brasil corre o risco de não chegar a lugar nenhum.



“Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV” é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.

www.itv.org.br

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 – 17º andar – Sala 1707 . CEP 70.165-900 . Brasília – DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . itv@itv.org.br