

## O CUSTO BRASIL E A NOSSA DEFICIÊNCIA DE INFRA-ESTRUTURA

Por Roberto Kochen\*

As deficiências da infra-estrutura atual no Brasil (seja em rodovias, ferrovias, portos, saneamento e outros setores) são bem conhecidas da população, por estarem amplamente noticiadas na mídia. Casos como o da BR 116, onde pontes caem e interrompem a rodovia, ou da BR 101 no Estado do Rio de Janeiro, onde danos na via interrompem o tráfego entre centros importantes, foram noticiados e estão na memória de todos. O fato é que estamos assistindo a uma acentuada degradação da infra-estrutura do país, construída com grandes sacrifícios e investimentos desde a época de 1950. Não há manutenção preventiva desta infra-estrutura, e a manutenção corretiva é sempre mais cara, pois após os danos surgirem e se amplificarem, o custo de reparação é sempre mais elevado do que quando as correções e reparos são feitos preventivamente.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, na década de 1990, já falava das possibilidades de crescimentos do Brasil serem prejudicadas por gargalos na infra-estrutura, e de 10 anos para cá estas deficiências e gargalos só se amplificaram. Na época, isto foi chamado de Custo Brasil, o custo, por exemplo, de transporte da safra por estradas deficientes e mal conservadas, de embarques em portos com capacidade insuficiente, o custo em saúde pública gerados pela insuficiência de investimentos em saneamento, e assim por diante.

Se o Brasil quiser realmente entrar em uma trajetória de desenvolvimento sustentável, o Custo Brasil tem de ser significativamente reduzido, e como os investimentos em infra-estrutura têm prazo de maturação elevado, a preparação destes investimentos tem de começar já. Sistemas de transporte e saneamento, rodovias, ferrovias, portos etc., necessitam passar por um processo de várias etapas para serem realizados. Tais como: elaboração de projetos básicos e executivos, licitações (sejam obras públicas, concessões, ou PPPs), contratação, execução, e entrada em operação. Tudo isto demanda tempo, e não pode ser feito da noite para o dia. Serviços de tapa-buraco, como os que estão sendo feitos no momento em rodovias federais, são meros paliativos, e não resultam em melhoria duradoura de nossa infra-estrutura.

A solução para nossa infra-estrutura, tendo em vista a falta de capacidade de investimento do governo (federal, estaduais e municipais) demonstrada nos últimos anos, é realizar, além das obras públicas convencionais, a licitação de concessões (como as concessões rodoviárias, em que os projetos são auto-sustentáveis), e de parcerias público-privadas, PPPs (em que é necessário o aporte de recursos fiscais, mas de forma sustentável e compatível com a capacidade de pagamento dos governos). De fato, se analisarmos o crescimento anual da infra-estrutura em setores selecionados, constatamos o seguinte quadro, que é desanimador (ver [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)).

### Crescimento anual da infra-estrutura em setores selecionados

Setor	1951-1963	1964-1980	1981-1993	1994-2002
Ferrovias	-0,3	-1,6	1,0	-0,5
Energia Elétrica	9,8	9,8	4,1	3,8
Rodovias Pavimentadas	23,9	16,0	4,9	1,5
Telefonia	6,8	11,2	6,9	22,9

Fica fácil perceber no quadro apresentado a degradação do setor ferroviário, que não foi revertida nem com as privatizações e concessões realizadas, e do setor rodoviário, que apresenta problemas, conhecidos por todos, de conservação e manutenção, com exceção dos trechos já concedidos a concessionárias privadas, e onde há um tipo de subsídio cruzado que permite realizar a manutenção dos trechos não concedidos por falta de viabilidade econômica, como por exemplo no Estado de São Paulo, através do gerenciamento do setor pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo, Artesp.

O setor elétrico também apresenta taxas preocupantes de crescimento – baixas – que podem se revelar insuficientes, caso a economia brasileira venha a crescer na faixa de 5% a 7% ao ano, como está ocorrendo nos nossos vizinhos sul-americanos. A exceção à regra é o setor de telefonia, que sempre cresceu, e mais acentuadamente ainda após a onda de privatizações e concessões da década passada.

O investimento total em infra-estrutura do governo federal, que em países similares ao Brasil (como a Índia e a China), tem atingido percentuais iguais ou superiores a 3% do PIB, aqui no Brasil tem ficado em magros 0,4%, o que é insuficiente até para uma manutenção da infra-estrutura existente, construída em décadas, como resultado de muito trabalho.

É importante – essencial mesmo – para se ter um desenvolvimento sustentável (que é o que todos queremos), aumentar o investimento em infra-estrutura para níveis adequados, eliminando os gargalos atuais. Como as vinculações do Orçamento (da União, Estados e Municípios), e os compromissos com o superávit fiscal impedem este aumento de investimentos em projetos públicos tradicionais (pagos diretamente pelo governo), urge viabilizar as concessões e PPPs, que permitem que o Estado atenda a demanda por serviços públicos a um preço mais baixo, e com qualidade elevada. Atinge-se esse objetivo delegando tanto a construção da obra como a operação dos serviços para o empreendedor, que fica responsável pela construção e operação da concessão ou PPP. Nas PPPs, os pagamentos são feitos na medida em que o serviço é disponibilizado, e baseados no cumprimento das metas pré-fixadas.

O Brasil tem de sair da zona de calmaria em que se isolou e orientar-se pelos novos ventos que estão aí a exigir implementações sérias, rápidas e eficazes de projetos. **E**

\* DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL DO INSTITUTO DE ENGENHARIA, DIRETOR TÉCNICO DA UPADI – UNIÃO PANAMERICANA DE ASSOCIAÇÕES DE ENGENHEIROS, E DIRETOR TÉCNICO DA GEOCOMPANY TECNOLOGIA, ENGENHARIA & MEIO AMBIENTE  
E-mail: [kochen@geocompany.com.br](mailto:kochen@geocompany.com.br)