

Infraestrutura, logística e o custo Brasil

Roberto Kochen

As deficiências da infraestrutura atual no Brasil (seja em rodovias, ferrovias, portos, saneamento e outros setores) são bem conhecidas da população, por estarem amplamente noticiadas na mídia. Congestionamentos em rodovias, com saturação do tráfego de veículos entre centros importantes, são sempre noticiados e estão na memória de todos. O fato é que houve, nas últimas décadas, uma acentuada degradação da infraestrutura do País, construída com grandes sacrifícios e investimentos desde a época de 1950. Nas rodovias governamentais, com raras exceções (como o estado de São Paulo), não há manutenção preventiva desta infraestrutura, 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.

No ranking mundial de investimentos em infraestrutura, o Brasil ocupa a 114ª colocação, situando-se bem abaixo da média das nações. Essa colocação abaixo da média refere-se a quantidade e qualidade de infraestrutura e, para alcançarmos a média mundial, deveríamos investir no mínimo 4% do PIB. Estamos muito abaixo desse patamar, o que não é desejável para nosso desenvolvimento.

A logística de transporte de cargas no Brasil é deficiente e cara, seja qual for o modal considerado (rodo-



Foto: Arquivo pessoal

viário – o predominante, ferroviário – sem investimento nas últimas décadas, ou hidroviário – participação muito reduzida na matriz de transportes). Isso prejudica sobremaneira o Brasil na comparação com outros países, dificultando e encarecendo a exportação de produtos manufaturados e agrícolas. O Custo Brasil, na nossa logística, nos deixa muito atrás de países com extensão territorial e características similares às nossas, como os Estados Unidos.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), já na década de 1990, falava das possibilidades de o crescimento do Brasil ser prejudicado por gargalos na infraestrutura. Na última década, essas deficiências e gargalos só se amplificaram. Isso agravou o Custo Brasil, por exemplo, pelo transporte de safras agrícolas por estradas deficientes e mal conservadas, por embarques em portos com capacida-

de insuficiente, por custos em saúde pública gerados pela insuficiência de investimentos em saneamento e assim por diante.

É importante atrair mais investimentos para infraestrutura, que se somarão aos do setor público, que com raras exceções (como no caso da Dersa, empresa do governo do estado de São Paulo que vem dando contribuição significativa a rodovias e logística nesse estado), não consegue investir o suficiente para nossas necessidades. Para isso, é necessário ter um fluxo contínuo de projetos (que custam apenas 3% a 5% do valor do empreendimento), que irão resultar em licitações, construção e operação dos empreendimentos necessários.

Nos últimos dois anos, o governo federal deu um grande passo no sentido de reduzir deficiências de infraestrutura e o Custo Brasil ao licitar e outorgar concessões de rodovias federais, como as BR 153 e 163 entregues a concessionárias privadas, que em prazo muito curto irão recuperá-las, duplicá-las e colocá-las em condições de tráfego e escoamento de fluxo de veículos com segurança, reduzindo ou eliminando gargalos que hoje as tornam ineficientes como meios de escoamento da safra agrícola e de fluxo de veículos.

O PIL – Plano de Investimentos em Logística –, do governo federal, prevê investimentos públicos e privados, com apoio financeiro do BNDES, em concessões rodo-

viárias, ferroviárias, portos e aeroportos, em um montante superior a 200 bilhões de reais.

Se o Brasil quiser realmente entrar em uma trajetória de desenvolvimento sustentável, o Custo Brasil tem de ser significativamente reduzido. Como os investimentos em infraestrutura têm prazo de maturação elevado, a realização desses investimentos tem de continuar em ritmo acelerado. Já foram licitadas cerca de seis concessões de rodovias federais e três aeroportos, o que ainda é pouco ante a extensão territorial do Brasil e sua carência de infraestrutura.

Sistemas de transporte e saneamento, rodovias, ferrovias e portos etc. necessitam passar por um processo de várias etapas para serem realizados: elaboração de projetos básicos e executivos, licitações (sejam obras públicas, concessões ou PPPs), contratação, execução e entrada em operação. Tudo isso demanda tempo e não pode ser feito da noite para o dia. Urge o Brasil recuperar décadas perdidas com a falta de investimento nesta espinha dorsal do nosso País, que requer a ação decidida dos órgãos competentes para ter um ritmo de trabalho que permita recuperar, em uma década ou menos, o atraso do nosso País na infraestrutura que desejamos e necessitamos.

Serviços paliativos não resultam em melhoria duradoura. A solução, tendo em vista a conhecida falta de capacidade de investimento dos governos (federal, estaduais e municipais) explicitada nos últimos anos, é realizar, além das obras públicas convencionais, a licitação de concessões (como as rodovias, em que os projetos são autossustentáveis) e de parcerias público-privadas - PPPs - (em que é necessário o aporte de recursos financeiros, mas de forma sustentável e compatível com a capacidade de pagamento dos governos).

Se analisarmos o crescimento anual da infraestrutura em alguns setores selecionados, constatamos a significativa degradação do setor ferroviário, que não foi revertida nem com as privatizações e concessões já realizadas, e do setor rodoviário, que apresenta problemas, conhecidos por todos, de conservação e manutenção, com exceção dos trechos já concedidos a concessionárias privadas. No setor rodoviário, em alguns casos, a manutenção dos trechos não concedidos por falta de viabilidade econômica é subsidiada por concessões lucrativas, por exemplo, no estado de São Paulo, por meio do gerenciamento do setor pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - Artesp.

O setor elétrico também apresenta aspectos preocupantes de déficit e crescimento baixo, que podem vir a se revelar um grande problema, caso a economia brasileira volte a crescer na faixa de 5% ao ano, como ocorre 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 do governo anterior ao atual.

O investimento total em infraestrutura 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 muito abaixo desse percentual, em um montante insuficiente até para uma manutenção da infraestrutura existente, construída em décadas, como resultado de muito trabalho.

É importante – essencial mesmo – para se ter um desenvolvimento sustentável (o que todos queremos), aumentar o investimento em infraestrutura 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 esse aumento de investimentos em projetos públicos tradicionais (pagos diretamente pelo governo), urge ampliar o programa de concessões e PPPs, que permitem que o Estado atenda a demanda por serviços públicos. Atinge-se esse objetivo delegando tanto à construção da obra como à operação dos serviços para o empreendedor, que fica responsável pela construção e operação da concessão ou PPP. Isso tudo atendendo a especificações e padrões de desempenho que, se não forem alcançados, podem ensejar a penalização do empreendedor pelo poder concedente. Nas PPPs, os pagamentos são feitos à medida que o serviço é disponibilizado e baseados no cumprimento das metas e padrões de qualidade pré-fixadas.

Nessa era globalizada, qualquer tipo de empreendimento, inclusive concessões e PPPs, sofre concorrência na atração de capitais para viabilizá-los. De modo que, sem perder mais tempo, o Brasil deve tomar medidas positivas para avançar no seu setor de infraestrutura, que influenciarão as próximas décadas.

O Brasil deve dar um salto e realizar, em uma década, a implementação da infraestrutura que deixou de ser construída desde os anos 80, para sair da zona de calmaria em que se isolou e orientar-se pelos novos ventos que estão aí exigindo implementações sérias, rápidas e eficazes de empreendimentos. ■

Roberto Kochen

Diretor do Departamento de Infraestrutura do Instituto de Engenharia, diretor técnico da Geocompany Tecnologia, Engenharia & Meio Ambiente e Prof. Dr. da Escola Politécnica da USP