



# A favor do vento

*Após décadas perdidas de investimento quase nulo em infraestrutura, o Brasil tem agora pela frente uma responsabilidade crucial de escolha: o esmorecimento frente à inabilidade histórica de administrar seu potencial ou, enfim, aprender a conduzir de forma inteligente suas prioridades e investir naquilo que pode conduzir o País ao plausível patamar de potência mundial. Basta saber ajustar bem as velas, pois o vento está, sim, favorável*

Investimento em infraestrutura está diretamente relacionado ao crescimento econômico de um país. Na mesma proporção, aquele que não tem como prioridade investimentos em estradas, portos, aeroportos, telecomunicações, energia e saneamento certamente apresentará desenvolvimento econômico pífio.

É o que está acontecendo com a maioria dos países da América Latina. Especialistas apontam que a economia da região corre sério risco de estagnação econômica, com baixo crescimento prolongado. Um dos fortes motivos para isso está na grande deficiência da infraestrutura.

Enquanto isso, países como China, que investe 48% do PIB em infraestrutura, apesar de registrar desaceleração em relação ao último trimestre de 2013, apresenta um crescimento anual de 7,4%. Quase três vezes mais do que a projeção de crescimento da América Latina feita em maio deste ano pelo Fundo Monetário Internacional (FMI).

Entre os 21 países da América Latina, o Brasil ocupa a 18ª posição, com 1,8% de crescimento. De acordo com o estudo apresentado pelo FMI, os países que lideram a lista são Panamá (7,2%), Peru (5,5%) e Bolívia (5,1%). O Brasil só está à frente de El Salvador (1,6%), Argentina (0,5%) e Venezuela

(-0,5%). As perspectivas de melhora não são nada animadoras: para o ano que vem, o Fundo prevê que a economia brasileira cresça menos de 3%, mantendo o País entre os cinco piores crescimentos da região.

Grande parte das razões que vêm impedindo o Brasil de crescer e se tornar mais competitivo está no fato de o país investir bem menos do que deveria em infraestrutura, o que não garante o suporte necessário para o crescimento sustentável da economia.

Em 2012, o Brasil investiu apenas 0,6% de seu Produto Interno Bruto (PIB) em rodovias, aeroportos, ferrovias e portos. No último mês de abril, o Banco Mundial divulgou o 'Ranking de Logística', segundo o qual o Brasil tem a pior infraestrutura de transporte entre os países do BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). Desde 2012, o País já caiu 20 posições no índice, apresentando o pior desempenho desde 2007.

Esse baixo investimento é insuficiente não só para a modernização e criação de novas estruturas como também para conservar aquela já existente. O sucateamento passa, então, a ser uma consequência previsível, e o custo de reparação se torna sempre mais elevado do que a manutenção preventiva.

Uma análise divulgada pela Inter.B Consultoria Internacional de Negócios concluiu que, para se manter tão competitivo quanto os outros países do BRICS, o Brasil deveria investir pelo menos 3% de seu PIB em infraestrutura.

Para Valter Caldana, diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Mackenzie (FAU-Mack), o déficit de infraestrutura no Brasil divide-se em duas realidades: “Ao mesmo tempo em que falta ao País a infraestrutura elementar básica para que o brasileiro possa usufruir de sua condição de cidadão, e aí falamos de estrutura urbana, água, esgoto, eletricidade e comunicações, existem problemas grandes de infraestrutura, como meios adequados para escoamento da produção, condições de mobilidade urbana nas metrópoles, portos, além dos problemas contumazes de saúde, educação e segurança”. Nosso déficit foi construído ao longo de cem anos, por conta de decisões políticas”, diz.

Caldana conta que, durante as décadas de 1980 e 1990, o Brasil esteve praticamente proibido de investir em infraestrutura devido a acordos de pagamento da dívida externa acumulada em anos anteriores. “Foi uma década perdida, pois não podíamos investir nem em manutenção, pois precisávamos gerar superávit primário para pagar os juros de uma dívida que veio sendo contraída desde os anos 1950”, explica.

Segundo ele, o Brasil só conseguiu sair desse ciclo paralisante no final da década de 1990 e foi aí que o País começou a voltar a aplicar recursos em infraestrutura, ainda que de forma insuficiente. “Passamos 20 anos sem fazer manutenção. Além de não crescermos, não cuidamos adequadamente do que havia. Mas, apesar desses déficits monstruosos, se compararmos nossa curva de crescimento com as curvas de países da Europa e até com as dos Estados Unidos, perceberemos que o Brasil se obrigou a crescer muito mais rapidamente do que esses países”, afirma.

É aí que está o ponto nevrálgico da realidade dual que, segundo Caldana, o País vive em relação à sua infraestrutura: “Fizemos muito, mas, infelizmente, esse muito não é suficiente para nosso potencial”, declara. “Mas poucas nações fizeram em 50 anos o que nós conseguimos fazer. Hoje, somos um outro País”, defende.

#### DAQUI PRA FRENTE

De acordo com Valter Caldana, de forma geral, os brasileiros não conseguem valorizar o que já foi construído, nem reconhecem os avanços que

houve nestas últimas cinco décadas, e isso, para ele, gera uma sensação de insatisfação e um sentimento de fragilidade muito grandes. “Nossa política corre atrás do *deficit*, mas, ainda que necessária, nem sempre essa é a forma mais produtiva de lidar com os problemas. Por isso, precisamos agora olhar para frente e, finalmente, planejar. Se não planejarmos o que nós queremos de nós mesmos neste século, correremos o risco de andar para trás”, alerta.

Para o diretor da FAU-Mack, o momento atual está muito propício para que o Brasil trace o caminho que pretende percorrer nos próximos anos: “Estamos vivendo um momento fantástico, que é a possibilidade de mexer nessa questão olhando para frente. Há 30, 35 anos, isso não seria possível, pois nosso déficit era de tal forma brutal que inviabilizava qualquer margem para se discutir nosso desenvolvimento. Crescemos muito e hoje dá para ter esse debate”, frisa. “Por isso é chegada a hora de olharmos para frente e definir: Que caminho queremos seguir? Que tipo de cidade queremos, qual país queremos, qual modelo energético queremos para o século XXI? Queremos continuar sendo plantadores de soja e de cana-de-açúcar ou preferimos ser exportadores de produtos que tenha valor agregado? Quando passaremos a ter a melhor pesquisa do mundo em energia solar e eólica?”, questiona.

#### CUSTO BRASIL

O custo para se produzir no Brasil é chamado de Custo Brasil. Trata-se de um conjunto complexo de indicadores que analisam as dificuldades estruturais,







burocráticas e econômicas, as quais encarecem os investimentos no Brasil e que envolvem, entre outros, fatores como câmbio e inflação; carga tributária; burocracia; corrupção; preço da mão de obra, recursos naturais e insumos; taxas de juros; *deficit* público; cartelização da economia; *spread* bancário; custos trabalhistas; eficiência legislativa; mercado consumidor e distribuição de renda; capacidade de entrada no mercado e privatização; política de subsídios; risco Brasil, e, claro, infraestrutura, com destaque para portos, estradas, fretes e energia.

Uma clássica pergunta que resume bem o que é Custo Brasil é a seguinte: “Por que tudo no Brasil é mais caro do que lá fora?”

Segundo o professor de Economia do Mackenzie, Milton Pignatari, o Custo Brasil é um dos custos de produção mais caros do mundo, fazendo com que os preços de produtos e serviços brasileiros sejam, em média, 36% mais caros do que os similares de outros países. “O Brasil tem problemas em todos os indicadores que compõem o Custo Brasil. E isso é consequência acumulada de décadas de endividamento”, analisa.

A falta de investimentos em infraestrutura pode levar um país a consequências desastrosas, como precarização dos serviços oferecidos e, por sua vez, aumento dos custos.

De acordo com um balanço do Fórum Econômico Mundial, a qualidade da infraestrutura brasileira subiu 0,7 ponto entre 2005 e 2013, enquanto as dez nações mais bem avaliadas nesse quesito cresceram o dobro no mesmo período. Segundo o Fórum, países como Indonésia, Geórgia e Albânia têm feito o dever de casa e foram as nações que mais avançaram em relação à infraestrutura nos últimos oito anos.

Milton lembra que, no ano passado, foi aprovada uma medida provisória para desonerar o custo de alguns setores, que reduz a tributação da folha e facilita o investimento em infraestrutura, mas, segundo ele, os impactos foram baixíssimos. “Para que o Brasil possa sair dessa espiral que leva o País a um altíssimo custo de produção, é preciso, antes de tudo, resolver as questões legais e tributárias que

impedem o crescimento de muitas empresas”, diz. “Temos de diminuir a burocracia, modernizar e tornar a legislação menos complexa, reduzir a carga tributária e tornar os processos mais ágeis. O resultado direto disso será a desoneração da folha de pagamento, maior geração de empregos e de produtividade e, conseqüentemente, aumento da competitividade no mercado internacional”, avalia.

Especialistas preveem duas décadas de investimentos ininterruptos, com valores que podem ultrapassar os R\$ 5 trilhões, como único meio capaz de inverter o quadro de deterioração atual da infraestrutura brasileira. Mas investimentos feitos de forma regulamentada, planejada em projetos que realmente vão solucionar os problemas.

### LEGADO DA COPA

Quase metade das obras prometidas para a Copa do Mundo está inacabada. Isso mostra que gastos estão longe de significar necessariamente investimentos em soluções. Prova disso está no montante despendido em 12 capitais brasileiras com as obras para a realização do torneio: de acordo com números divulgados pelo Governo Federal, ao todo foram aplicados R\$ 25,6 bilhões em obras para esse evento. Desse total, 83% dos recursos saíram dos cofres públicos. A maior parte dos investimentos, 60%, foi para transporte e aeroportos, sendo 33,6% para o transporte terrestre e 26,5% para o aéreo. O segundo maior gasto ficou com os 12 estádios de futebol, que consumiram 27,7%, cerca de R\$ 7 bilhões. A segurança recebeu 7,3% do total dos investimentos, os portos receberam 2,6%, enquanto a infraestrutura das telecomunicações ficaram com 1,4% e o turismo 0,8% dos investimentos.

Enfim, qual será o legado da Copa ao País?

O economista Milton Pignatari afirma que a herança de um evento de grande porte, como foi a Copa do Mundo, precisa ser analisada em longo prazo. “Pelo que podemos acompanhar, os turistas ficaram satisfeitos com nosso país e nossa hospitalidade e, se eles realmente foram bem recebidos, se gostaram da nossa comida, se nossos hotéis os atenderam bem, se conseguiram utilizar bem nossas redes de telecomunicações e nosso sistema de transporte, eles vão querer voltar. Esse não é um legado tangível, mas é algo que vai ficar para os próximos anos, e isso precisa ser considerado”, pondera.

O professor da Escola de Engenharia Mackenzie Dario Rais Lopes entende que, passada a efusão com a Copa no Brasil, a prioridade do momento é concluir o que foi planejado. “Segundo dados da ONG

Contas Abertas, apenas 51,7% das obras de infraestrutura programadas para a Copa foram finalizadas. O mais importante neste momento deve ser a conclusão do conjunto de investimentos voltados para mobilidade urbana. O VLT (veículo leve sobre trilhos) em Brasília e Cuiabá; os corredores de ônibus (BRT – *bus rapid transit*) em Curitiba, Manaus e Porto Alegre; os monotrilhos de Manaus e São Paulo estão dentro da “superprioridade” e, quando finalizados, terão enorme impacto não somente no Custo Brasil — em decorrência da redução do tempo de deslocamento urbano — mas também na qualidade de vida da população — pela redução da poluição gerada pelo transporte individual e diminuição dos acidentes e dos congestionamentos, principalmente em razão do incremento do uso dos modos coletivos de transporte”, argumenta.

Para Dario, mais do que as obras de infraestrutura (atrasadas ou não elas ficarão à nossa disposição), um dos mais significativos legados desta Copa é a gestão da infraestrutura. “Nas últimas semanas, como que por um passe de mágica, não se observaram mais os constantes atrasos e problemas do sistema de transporte sobre trilhos em São Paulo. Milagre? Não. O ‘reforço’ de pessoal na operação e a ‘trégua’ sindical, entre outros fatores, mostraram que é possível oferecer um serviço público de qualidade ao cliente da Copa. Nosso desafio é consolidar esse cenário e garantir sua continuidade para o usual cliente brasileiro”, conclui.

