

O déficit da infraestrutura brasileira

Por: Carlos Ari Sundfeld

Se os investimentos em logística são insuficientes, o Estado está falhando: falta compromisso e regras claras, detalhadas e estáveis.

Os grandes empreendimentos de logística - aeroportos, portos, rodovias e ferrovias - dependem sempre do Estado: de sua iniciativa, de sua regulação ou de seu apoio. Se os investimentos são insuficientes, o Estado está falhando.

Diminuir essa dependência, abrindo espaço para a ação privada, foi uma saída que, com altos e baixos, e nomes variados (privatização, desregulação, PPP ou concessão), os governos brasileiros buscaram nos últimos 20 anos. E mesmo assim os investimentos não deslancham. Qual a razão?

O problema central é a permanente incerteza. É difícil saber a linha de nossos governos; no setor portuário, por exemplo. É sempre algo indefinido, entre a abertura e o monopólio, o estatista e o privatista. Apesar do consenso retórico quanto à importância do planejamento de longo prazo, ninguém quer muito compromisso com regras claras, detalhadas e estáveis.

O Plano de Investimentos em Logística - PIL, que o governo federal lançou em 2012, é só um power point, não um programa com valor jurídico. Desde então, as mais altas autoridades, inclusive a própria presidente, vêm escolhendo projetos, criando exigências para editais de licitação, bolando cláusulas de contrato e linhas de financiamento. Tudo isso caso a caso, com algum improviso e muito bastidor.

Há um claro déficit jurídico nesse método. Afora outros riscos, a falta de programas precisos e vinculantes deixa o próprio Estado e os investidores sem orientação para o futuro. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por exemplo, ficou surpreso quando o PIL foi lançado, afetando o esforço regulatório de consolidar as práticas em concessão rodoviária.

Indefinição é o que se está vivendo também nos aeroportos. O governo fez duas licitações e concedeu cinco aeroportos, um deles o de Guarulhos. E o que vai acontecer daqui em diante? Teremos um novo aeroporto em São Paulo? Será uma concessão, com prévia licitação? O governo vai liberar as autorizações de aeroporto, sem licitação? Quais as condições? É inútil procurar as respostas em algum documento oficial com valor jurídico.

Nesse ambiente, é bem difícil evitar os desvios e a paralisia. Todos deviam aprender com a história recente do setor de telecomunicações. Em 1997, com a Lei Geral de Telecomunicações, criou-se uma política clara e consistente, que se mantém razoavelmente estável: liberdade de iniciativa, ampla competição, atualização e desenvolvimento constantes, direitos e obrigações bem definidos, regulação autônoma.

Sem surpresas, é o setor mais estruturado, que mais cresceu. Não espanta que esteja ausente do debate eleitoral, ao contrário de energia elétrica e petróleo, em que interferências casuísticas tornaram dramática a situação. Em infraestrutura, as autoridades evitam as vinculações jurídicas, não valorizam o império da lei, preferindo manter o máximo de espaço para o dia a dia das pressões e negociações.

Mesmo depois de assinar contratos e tomar decisões, querem estar livres para atender conveniências. São Paulo, por exemplo, que teve sucesso nas concessões de rodovia e gás, não foi capaz de homologar corretamente os reajustes de tarifa neste ano eleitoral e o assunto foi para a Justiça. Se o objetivo é afastar novos investimentos, o caminho é bom.

* artigo originalmente publicado no jornal O Estado de S. Paulo, 7/8/2014.