

A política econômica brasileira em 2011, portos e aeroportos

Enviado por Edmir Kuazaqui

15-Novembro-2010

Definida a sucessão presidencial no Brasil, especulam-se agora as perspectivas, medidas e estratégias do governo para 2011. Como se trata de presidente do mesmo partido de situação, acredita-se que haja uma continuidade de projetos, apenas com uma cara econômica nova, e com o Banco Central conservando uma postura de austeridade em relação às taxas de juros e de câmbio, no sentido de manter o consumo e inflação sob controle.

Neste aspecto, cogita-se se haverá ou não mudança na gestão da taxa de juros, e destaca-se a necessidade urgente de mudar a política cambial do país. Presenciamos, nos últimos anos, uma desmotivação empresarial traduzida na falta de investimentos mais significativos, além de um aumento expressivo da participação de importados em nossa balança comercial.

Logo após a vitória nas eleições, o partido da situação sinalizou a intenção da volta da CPMF (Contribuição Provisória sobre a Movimentação Financeira), com outro nome, para pseudofinanciar o sistema de saúde do país. Tal movimento confirma que o governo procura formas para cobrir o seu fluxo de caixa e respectivas contas. Presenciamos, mais uma vez, o elevado aumento das despesas do governo, sem ajuste nas finanças públicas. Uma das formas de financiamento é a elevação da taxa de juros para atrair investidores externos, todavia essa atitude terá implicações que incidirão sobre toda a cadeia produtiva e estrutura industrial do país.

Na verdade, um dos pontos a ser discutido não é propriamente o ajuste das finanças públicas, mas, sim, o como agir de forma a não comprometer mais o já comprometido crescimento econômico do país no cenário internacional. De forma direta e pontual, sem entrar em questões abertas e políticas, existe uma necessidade urgente, e de bom tom, que é preservar e aumentar os recursos do orçamento para investimentos que redundem em expressivo crescimento

econômico. Um dos bons exemplos atuais é o maciço investimento privado e público em transporte (metrô) na cidade de São Paulo, que causa um aquecimento em diferentes setores da economia e, ao mesmo tempo, proporciona um ganho financeiro e social na região.

Enquanto as atenções se voltam ao atraso das reformas dos estádios para a Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, portos e aeroportos, por exemplo, continuam tendo a mesma atenção das últimas décadas, ou seja, permanecem em segundo plano, e assim são responsáveis pela nossa inexpressividade comercial no cenário internacional. Fazendo um pequeno comparativo, o crescimento médio do número de passageiros no país gira em torno de 10% ao ano, tendo os principais aeroportos brasileiros a utilização de sua capacidade máxima. Especula-se, também, que o país necessita de aumentar sua pauta comercial referente ao turismo. De nada adiantam ações para tentar fortalecer o turismo nacional, se não existe infraestrutura suficiente para bem receber, recepcionar e atender os turistas nacionais e internacionais, bem como para dar vazão às nossas necessidades dentro da ótica do comércio internacional. Para se ter uma ideia do déficit de infraestrutura, estimativas do Ministério do Esporte indicam uma movimentação de 600 mil turistas estrangeiros e 3,1 milhões de brasileiros somente na época da Copa do Mundo de 2014.

Voltando ao caso dos aeroportos brasileiros, segundo o SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias), somente no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) em 2009, transitaram 1,1 milhão de passageiros acima da capacidade instalada do aeroporto, que é de 21,6 milhões de passageiros. A propósito, os três principais aeroportos do estado de São Paulo, Guarulhos, Congonhas e Viracopos, possuem uma capacidade instalada para 40 milhões de passageiros, insuficiente para atender a demanda; deve-se notar também a carência de transporte que os interligue.

Um dos problemas históricos brasileiros, inclusive diretamente relacionado ao já conhecido Custo Brasil, segue trajetória similar: os portos. Porém, tiveram uma sensível melhoria, devido a investimentos mistos, oriundos da iniciativa

privada e pública. O porto de Açú, por exemplo, em construção desde 2007, em São João da Barra (RJ), tem início de funcionamento previsto para 2012. A retroárea abrangerá em torno de 100 km², que abrigará um complexo industrial siderúrgico, mecânico e termoelétrico, além de um pátio logístico que terá em torno de 600 hectares, para o armazenamento e movimentação de carga. O investimento é de R\$1,6 bilhões, devendo atrair outros na ordem de R\$36 bilhões. Como benefícios, além da expressiva diminuição do custo das mercadorias a serem exportadas, serão criados, com o funcionamento do porto, 50 mil postos de trabalhos diretos e indiretos, e benefícios aos estados do centro-oeste, bem como à cadeia logística de exportação de minérios de ferro do Projeto Minas-Rio.

Outro exemplo de investimento a ser mencionado é o da Agência Internacional Japonesa de Cooperação, JICA, no porto de Itaqui, no Maranhão, que dobrará de capacidade – de 3 milhões de m² para 6 milhões de m² – e que propiciará um meio de escoamento de mercadorias do Nordeste.

Com os casos acima citados, podemos perceber que o novo governo terá uma série de desafios para os próximos anos. Um deles será manter ou diminuir o tamanho da máquina administrativa, desonerando o fluxo de caixa dos cofres públicos, mas diminuindo a sustentação política. Outro será manter e aumentar os investimentos em insumos básicos para o desenvolvimento de uma nação: alimentação, saúde e educação.

Preferi concentrar minha análise crítica focada na infraestrutura de portos e aeroportos, uma vez que uma filosofia de crescimento econômico e de democratização de dividendos sociais parte da premissa de uma estrutura sustentável que gere competitividade industrial e inserção diferenciada internacional. Acredito que é necessário focar, ao invés de práticas assistencialistas, práticas econômicas e de gestão contemporânea, que possam trazer retorno ao meio empresarial e à sociedade como um todo. Deve merecer destaque a grande participação da iniciativa privada nos investimentos que podem trazer diferenças significativas para o país.

Países que despontam para o futuro em diversos rumos, como a China, estão atentos à otimização logística, integrando portos com toda a cadeia produtiva industrial interna.

Práticas de gestão e estratégias devem fortalecer a economia, e não se basear no mero ressuscitar de um imposto que vai trazer diferenças qualitativas ao país.

Então, se é para pagar tributos, por que não diminuir a máquina do estado e criar um imposto voltado para a infraestrutura de portos e aeroportos? Pelo menos, teríamos retorno econômico e financeiro concretos, que ajudaria a retirar da UTI a nossa política de saúde nacional.

www.academiadetalentos.com.br