

PANORAMA PROFISSIONAL

PRIVATIZAÇÃO EM TRANSPORTES: CAVALO DE TRÓIA?

Eng. Willian Alberto de Aquino Pereira
Diretor Regional da ANTP

Estão na ordem do dia os programas de privatização de serviços públicos, sendo o setor de transportes uma das estrelas mais destacadas desta constelação de oportunidades de negócios.

Rodovias, portos, ferrovias e transportes urbanos têm sido apresentados como deteriorados face a incapacidade do Poder Público investir na expansão e/ou manutenção da infra-estrutura, gerando um incremento no denominado "Custo Brasil" em detrimento da capacidade de consumo nacional, redução de nossa competitividade nas exportações e na redução da qualidade de vida de nosso povo.

As soluções apresentadas como panacéias foram as privatizações totais ou parciais da infra-estrutura ou da operação, as parcerias público/privadas e as terceirizações.

Visto como um avanço, modernidade, portão de entrada no primeiro mundo, é importante que se faça uma reflexão sobre o tema, muito embora entenda-se que é um instrumento com muitas vantagens, embora não seja o milagre que muitas vezes se apresenta.

A observação de aspectos conflitantes sobre as privatizações - apesar de nossa concordância quanto a boa parte de suas vantagens - pode parecer uma visão retrógrada. Aliás, temos observado alguns defensores

do tema com tal segurança que, por vezes, parece ser um dogma, logo indiscutível e infalível.

Em primeiro lugar cabe lembrar a diferença entre os benefícios econômicos advindos das reduções de custo operacional, tempo, conservação, segurança, aumento de produção, etc, ou seja, das externalidades geradas pelos deslocamentos de bens e pessoas, sejam eles quantificáveis e/ou monetizáveis ou não.

Estes benefícios são absorvidos pela sociedade como um todo, ou seja pela economia nacional.

No aspecto financeiro, no entanto, nem sempre o transportador - seja público ou privado - do sistema de passageiros ou de cargas consegue se apropriar monetariamente dos benefícios totais advindos. Um bom exemplo disto são os transportes de massa, em que a receita auferida pela operadora a partir das tarifas é geralmente muito inferior aos benefícios econômicos que são obtidos.

Um outro ponto é a questão orçamentária. Os organismos que arrecadam (algumas vezes nem o conseguem) os tributos advindos da circulação de bens e produtos ou do aumento da produção, nem sempre possuem folga orçamentária e também não existem fundos vinculados. Ou seja, a arrecadação que é gerada direta ou indiretamente pelos investimentos e benefícios dos transportes não é uma "moeda carimbada".

Surge, então, o entendimento de que face a existência de déficit financeiro das operadoras, ou falta de recursos orçamentários, o setor não é viável ou a única saída é a privatização.

Esta deve ser entendida como um processo de administração pública ou de financiamento público e não como panacéia.

É lógico - embora seja estranho que se tenha que falar assim - que o setor privado só investirá se tiver lucro, ou seja, se o retorno financeiro na

visão empresa, for maior que o capital, custos operacionais, custo de oportunidade do dinheiro investido, além do lucro.

Quem irá pagar isto? Se for via tarifa ou pedágio é claro que os usuários ou a carga terão custo de desembolso direto mais alto, ou seja, refletido no "Custo Brasil".

Se for o estado através de pagamento por passageiro ou tonelada transportada, para aquela empresa que fizer a menor solicitação de cobertura no processo de privatização, o procedimento se assemelha a um financiamento ao setor público, embora com taxas maiores que as correntes no sistema bancário de fomento.

Com inegáveis méritos as privatizações merecem avançar, mas não sem antes se fazer aquelas mínimas perguntas recomendáveis: por que? o que? como? quando? por quanto? por quem?

Apenas para lembrar, as parceiras e privatizações não são novidades nos transportes brasileiros. As ferrovias, algumas rodovias, os portos, os bondes e barcas de passageiros foram concessão à iniciativa privada. Seus funcionamentos nem sempre foram exemplares ao interesse público.

Um analogia é com edifícios. É claro que é muito mais barato se construir e manter escadas do que se ter elevadores. No entanto, os prédios só têm viabilidade de mais andares porque estes existem. Assim, financeiramente os elevadores custam mais, mas proporcionam mais apartamentos e/ou salas nas construções.

As cidades e regiões também são similares, caso não haja sistema de transportes não terão viabilidade econômica, mesmo que exijam custos diretos financeiros.

Um ponto importante a favor das privatizações é que em épocas - como agora - em que o País, os Estados e os Municípios estão pagando juros

elevados por suas dívidas, a venda dos ativos é oportuna ou mesmo imprescindível. Afinal há uma semelhança com as pessoas físicas que, muitas vezes, têm que se desfazer de parte de seu patrimônio para poder fazer frente a situações conjunturais de falta de recursos.

As privatizações e parcerias devem ser enfocadas como uma opção, onde a eficácia da prestação do serviço deve prevalecer em relação à eficiência do operador, se não poderá ser um “presente de grego”, como muitos outros modismos e importações de idéias e produtos inúteis que o Brasil adotou.

Os patins para gelo importados da Inglaterra e que estão expostos no Museu Histórico Nacional mostram este risco!