

"A infraestrutura exige R\$ 160 bilhões ao ano"

Paulo Godoy

por Crislaine Coscarelli



Quando a economia brasileira ficou mais estável, em meados dos anos 90, tanto empresas nacionais quanto estrangeiras passaram a investir em expansões, mas um grande problema ficou ainda mais evidente: a falta de infraestrutura.

Falta de portos, de ferrovias, de energia e até de saneamento para dar suporte ao desenvolvimento esperado para os próximos anos. A previsão da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) é de que até 2014 será necessário investir R\$ 160 bilhões anuais para reduzir os gargalos em vários setores e assim atender à crescente demanda por infraestrutura. Em entrevista à DINHEIRO, Paulo Godoy, presidente da entidade, detalha os papéis esperados para os setores público e privado nessa empreitada. Revela, também, os projetos com prioridade para que possamos sediar a Copa e a Olimpíada, estimular a instalação de novas empresas e favorecer o crescimento que a exploração do pré-sal deve incentivar.

DINHEIRO – O setor de infraestrutura é um dos mais deficientes em termos de investimentos. Quando, de fato, ele decolará?

PAULO GODOY – O melhor momento ainda vai chegar. Temos alguns números que podem provar isso. Em 2003, estávamos investindo em transportes R\$ 7,7 bilhões por ano, por exemplo, e viemos evoluindo. Nos anos seguintes, isso dobrou e em 2009 chegamos perto dos R\$ 20 bilhões anuais de investimentos em transportes. Achamos que em 2014 esse número vai chegar a R\$ 24 bilhões por ano. Ficamos muito tempo sem investir e isso fez com que acumulássemos gargalos, que ficaram mais evidentes quando começamos com o processo de crescimento contínuo da economia.

DINHEIRO – Quais seriam os principais gargalos?

PAULO GODOY – O mais evidente está na logística, que vai desde o transporte urbano até os portos, aeroportos e rodovias. Mas esses gargalos começaram a diminuir quando foi aprovada a lei de concessões, que permitiu agregar novos atores para investir na infraestrutura. Começamos a reconstruir essa possibilidade de investimento a longo prazo. Eu acho que na infraestrutura, como em outras áreas da economia brasileira, a sensação é a seguinte: bastante já foi feito, mas ainda há muito mais a ser feito.

DINHEIRO – E o que falta fazer?

PAULO GODOY – Precisamos dar conta do crescimento vegetativo, porque, se a economia continuar crescendo 5% ao ano, o investimento na infraestrutura precisa acompanhar melhor essa taxa de crescimento. Só que a necessidade de investimento hoje é muito maior, porque

há gargalos acumulados. A nossa estimativa é de que precisamos chegar a 2014 com investimentos da ordem de R\$ 160 bilhões por ano em todos os setores da infraestrutura.

DINHEIRO – Mas de onde virão esses recursos?

PAULO GODOY – Um dos elementos importantes é o investimento do BNDES, tanto na indústria quanto na infraestrutura. Entre 2003 e 2004, foram R\$ 14 bilhões, mas chegamos a R\$ 38 bilhões em 2008 e em 2009 foram R\$ 68 bilhões, sendo R\$ 20 bilhões de apoio à Petrobras. Agora um dos desafios para atingirmos o total de R\$ 160 bilhões anuais de investimento é obter novas fontes de recursos, senão vamos sobrecarregar o BNDES, já com R\$ 140 bilhões de empréstimos por ano.



"O governo deve dizer à Infraero quais investimentos devem estar prontos até 2014"

Um dos saguões do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos

DINHEIRO – E como seria a criação dessas fontes alternativas?

PAULO GODOY – Essa tarefa é um pouco complexa e não tem uma receita só. O mercado de capitais é uma fonte. A outra seria o desenvolvimento de fundos especializados em infraestrutura. Já existem diversos deles e achamos que haverá uma forma de ampliar a ação desses fundos por meio da popularização das cotas.

DINHEIRO – Como seria a popularização?

PAULO GODOY – Inicialmente, os gestores dos fundos emitem cotas e os investidores de longo prazo as compram. Se começam a demonstrar bom desempenho e segurança, os fundos crescem. O passo seguinte é uma expansão do mercado desses papéis em direção a várias áreas de infraestrutura. A popularização surgirá quando eles entrarem nas listas que os bancos apresentam aos correntistas, para aplicações de R\$ 5 mil, R\$ 10 mil.

DINHEIRO – A indústria nacional está em busca de parceiros externos?

PAULO GODOY – Está em busca de investidores. A fase de concorrência já passou e quem veio para o Brasil e montou sua empresa aqui tem os mesmos direitos e deveres de uma companhia brasileira. E, para quem mais quiser vir, o mercado continua aberto.

DINHEIRO – As empresas já instaladas no País dão conta da demanda?

PAULO GODOY – Dão conta, de sobra. Do ponto de vista de desenvolvimento e de

empreendedorismo.

DINHEIRO – Mesmo com toda essa gama de novos projetos para acontecer – Copa do Mundo, pré-sal e Olimpíada?

PAULO GODOY – Eu acho que dá. Quer dizer, tem novas tecnologias, que é o caso do pré-sal, para o qual certamente virão novos atores.

DINHEIRO – Supondo que o sr. fosse convidado para participar do governo, qual seria a sua primeira atitude em relação à infraestrutura?

PAULO GODOY – Eu começaria definindo mais e melhores marcos regulatórios em todas as áreas de infraestrutura. Criaria, também, modelos para aferir o desempenho das agências reguladoras como Anac, ANP e todas ligadas ao setor. É preciso cobrar delas resultados práticos, assim como se cobra nas empresas privadas.



"O pré-sal vai fazer com que a indústria de base se desenvolva ainda mais"

Plataforma de exploração no litoral brasileiro

DINHEIRO – O acidente com a plataforma da BP no Golfo do México pode levar a regras ambientais mais rígidas dentro do novo marco regulatório do petróleo, adiar a exploração do pré-sal e também os investimentos?

PAULO GODOY – Acho que não. A avaliação que nós fazemos é de que o acidente, felizmente, não ocorreu no Brasil, e que, depois disso, os técnicos, fabricantes e empresas especializadas em mitigação de riscos estão estudando o que aconteceu para aumentar a segurança. Creio que o acidente traz como consequência desenvolvimento tecnológico na prevenção ou em sistemas que possam dar segurança dupla aos procedimentos. A Abdib é

defensora do desenvolvimento dessa indústria no Brasil, porque não faria sentido ter uma das maiores reservas do mundo em águas profundas, sem tentar desenvolver aqui uma indústria para explorá-la.

DINHEIRO – Dentro desse contexto, o que se espera do novo governo?

PAULO GODOY – Que mantenha essa política de aumento progressivo do componente de nacionalização. Também esperamos que mantenha os programas de auxílio ao desenvolvimento tecnológico.

DINHEIRO – Com relação à infraestrutura para a Copa e Olimpíada, os aeroportos estão na linha de frente. Recentemente, tivemos a aprovação da primeira concessão privada para um aeroporto, o de Natal. Isso é um passo para garantirmos que o País receberá bem esses eventos?

PAULO GODOY – O que precisamos tentar fazer é deixar legados. Não vamos fazer uma boa intervenção nos aeroportos somente para a Copa, mas estimulados por ela. Se o próximo governo quiser que a Infraero continue a operar os aeroportos, que ela o faça por meio de contrato de concessão, no qual esteja previsto que para a Copa de 2014 é preciso, por exemplo, que o aeroporto de Guarulhos, o Tom Jobim ou o Guararapes estejam nas condições mínimas, que haja uma lista do que precisa ser feito e as regras a serem cumpridas. Se ela não cumprir, a concessão deve ser cassada e uma licitação aberta para que outro assuma a responsabilidade.

DINHEIRO – O que é prioritário na área aeroportuária?

PAULO GODOY – Um terceiro aeroporto no entorno da capital paulista é uma alternativa, a ampliação do aeroporto de Guarulhos outra e a ampliação de Viracopos, uma terceira. Além disso, a ligação a metrô e ferrovias se tornou uma necessidade urgente para esses aeroportos. Há um gargalo visível e inúmeras alternativas, inclusive algumas que podem ser implementadas ao mesmo tempo. Ao planejar a ampliação da capacidade aeroportuária em quaisquer cidades brasileiras não podemos pensar somente em atender à demanda atual, mas, também, à futura.

DINHEIRO – Na sua opinião, se a operação dos aeroportos ficar só com o governo os investimentos serão feitos a tempo?

PAULO GODOY – Com o contrato de concessão, tudo melhora muito. Enquanto não se resolve isso, o governo tem de determinar à Infraero, de forma clara, que investimentos devem estar prontos até 2014. Mas tem muito mais coisas a serem feitas, porque você pode resolver o problema no aeroporto e depois colocar todo mundo dentro de táxis que vão congestionar as ruas da cidade, porque falta infraestrutura de transporte público. Então, é preciso coordenar essas coisas. Não dá para resolver todos os problemas das cidades só por causa da Copa do Mundo, mas dá para melhorar bastante.

DINHEIRO – O Morumbi foi cortado como opção para os jogos na cidade de São Paulo. O sr. acha possível São Paulo ficar fora da Copa e, conseqüentemente, deixar de receber os investimentos em portos e aeroportos?

PAULO GODOY – Acho lamentável imaginar a cidade de São Paulo fora de uma Copa do Mundo, não só pela importância econômica e por ser a maior cidade do País, mas também pela força do futebol no Estado. Mas há esse fato de o Morumbi ser um estádio privado. Então, as dificuldades de se investir dinheiro público nele são compreensíveis. Mas, no caso do aeroporto de São Paulo, os investimentos já estão atrasados, o aeroporto já é um caos. Todos os governos sabem que, independentemente da Copa, o problema dos aeroportos em geral tem de ser resolvido.

Fonte: Istoé Dinheiro, 14 jul. 2010. Disponível em:
<<http://www.istoedinheiro.com.br>>. Acesso em: 4 ago. 2010.