



## SEM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, NÃO HÁ DESENVOLVIMENTO\*

*Marcus Quintella*

Os investimentos públicos em infraestrutura (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia, telecomunicações, entre outros), vêm decrescendo há cerca de 50 anos, segundo dados do Observatório de Política Fiscal do Ibre/FGV). Desde 1976, quando os investimentos federais atingiram 1,9% do PIB, o Brasil não consegue suplantar escassos 1% do PIB, ao ano, sendo que, nos anos 2003 e 2004, esse patamar estava em 0,2% do PIB. Recentemente, de 2015 a 2019, os investimentos do governo central em infraestrutura oscilaram em torno de 0,5% do PIB, ao ano, para chegar novamente ao “fundo do poço”, em 2020, com 0,3% do PIB. Para piorar a situação, as projeções do Ibre/FGV apontam para 1% do PIB, em 2021.

Se considerarmos somente os investimentos em infraestrutura de transportes, segundo a Confederação Nacional de Transporte (CNT), na última década, os aportes diretos da União e empresas estatais foram de 0,27% do PIB, ao ano, em média, e as aplicações privadas alcançaram a média anual de 0,20% do PIB.

Em 2019, o Brasil ocupou o 71º lugar no ranking de qualidade de infraestrutura, dentre 141 países, segundo o estudo do Fórum Econômico Mundial. Essa modesta colocação demonstra que o país não consegue avançar no desenvolvimento de sua infraestrutura, situação que proporciona muitos malefícios para a população brasileira.

De acordo com as principais consultorias especializadas, o Brasil precisaria investir, no mínimo, entre 4,0 e 5,5% do PIB, anualmente, ou seja, algo em torno de R\$ 360 bilhões ao ano, para melhorar razoavelmente sua posição no ranking mundial de infraestrutura e conseguir mais competitividade internacional para o país, além de subir de patamar em termos de desenvolvimento econômico e bem-estar social.

Todavia, acho pouco provável que haja recursos federais para sairmos da faixa anual entre 0,2% e 0,3% do PIB em investimentos em infraestrutura de transportes, em curto ou médio prazos, para atingirmos um patamar de mais de um dígito percentual do PIB. Para fortalecer essa posição, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) observou que o cenário, daqui a três ou quatro anos, independentemente dos efeitos da pandemia em curso, devido aos efeitos do teto de gastos, poderá levar os investimentos a zero.

Desde o início de 2020, mesmo com as restrições orçamentárias da União e as dificuldades impostas pela pandemia do Covid-19, o governo federal, por intermédio do Ministério da Infraestrutura (Minfra), vem envidando todos os esforços possíveis para destravar os principais gargalos e incentivar os investimentos na infraestrutura de transportes no país, a partir de leilões de concessões de rodovias, ferrovias e aeroportos e arrendamentos portuários, além da renovação antecipada de concessões ferroviárias.

Atualmente, não há outra saída, ou seja, os investimentos em transportes são predominantemente de origem privada, mas sabemos que em nenhum país do mundo a infraestrutura de transportes é construída somente com capital privado. As rodovias, ferrovias, hidrovias e os portos estruturantes e desenvolvimentistas precisam ser construídos com recursos públicos e, somente depois de suas consolidações como negócios promissores, haverá o interesse da iniciativa privada pela gestão e o aporte de novos investimentos. Isso sendo comprovado com o sucesso dos atuais leilões promovidos pelo Minfra.

Entendo que a ampliação da participação da iniciativa privada seja primordial para o financiamento da infraestrutura de transportes, com aportes de capital e forte atuação na gestão operacional das rodovias, ferrovias, dos portos e aeroportos. Não tenho dúvida alguma de que a reversão do atual quadro caótico de nossa infraestrutura de transportes e consequente retomada do crescimento econômico depende da atuação permanente da iniciativa privada, principalmente pela falta crônica de recursos públicos. Entretanto, repito que a iniciativa privada não tem condições de financiar integralmente a construção e recuperação de toda a infraestrutura brasileira de transportes, cabendo, portanto, ao governo federal fazer a sua parte e “arrumar a casa” para poder também investir. Isso poderá levar alguns anos.

Para o país voltar a crescer de forma sustentável e contínua, o governo precisa “preparar o terreno” para isso, concentrando seus esforços para construir uma infraestrutura de transportes capaz de sustentar o nosso desenvolvimento. Para que o Brasil possa ter uma infraestrutura de transporte capacitada para atender à demanda interna e ao crescimento do comércio exterior e evitar o aterrorizante e indesejado “apagão logístico”, o governo federal precisaria investir recursos públicos de grande monta na construção e desenvolvimento de hidrovias, na recuperação, pavimentação, duplicação e manutenção de milhares de quilômetros de rodovias e na construção de ferrovias estruturantes e pioneiras, entre outras ações para a implementação da multimodalidade de transportes no país.

Em última análise, o desenvolvimento econômico brasileiro está na dependência de uma infraestrutura de transporte moderna e competente, cujas ações políticas devem ser cobradas insistentemente pela sociedade, a partir de um plano de estado permanente e indelével politicamente. Sem dúvida alguma, sem infraestrutura de transporte não haverá crescimento.

\* Artigo publicado na revista BRASIL ENGENHARIA (<https://www.brasilengenharia.com.br/>), nº 03/2021, ano 2.

---

**"Este artigo expressa a opinião dos autores, não representando necessariamente a opinião institucional da FGV."**