

Resistência à mudança

Rogério L. Furquim Werneck*

Há pouco mais de duas semanas, o governo anunciou que havia decidido repassar ao setor privado grande parte dos projetos de expansão de infraestrutura que não vinha conseguindo levar adiante. A notícia teve boa repercussão. Afinal, velhos preconceitos nutridos no Planalto pareciam estar dando lugar a uma visão mais pragmática do papel do investimento privado. Em meio às louvações, houve até quem chegasse a ver no anúncio das concessões uma guinada tão pronunciada quanto a que representou a *Carta ao Povo Brasileiro*, anunciada por Lula, ainda como candidato à presidente, em meados de 2002.

Exageros à parte, o fato é que uma análise objetiva do que foi anunciado há 15 dias sugeria uma mudança inegavelmente promissora no equacionamento das graves carências da infraestrutura de transportes no País. É bem verdade que um exame realista do complexo cronograma do programa de concessões indicava que as primeiras obras só poderiam ter início no final de 2013. Ou, mais provavelmente, no início de 2014. E que, dificilmente, o esforço de investimento começaria a trazer melhoras palpáveis à infraestrutura antes de 2015, já no próximo mandato presidencial.

Mas, por outro lado, percebia-se que, além dos óbvios benefícios de prazo mais longo, as medidas anunciadas poderiam ter efeitos importantes, de prazo bem mais curto, na recuperação do investimento privado no País. A esperança era a de que a simples reorientação da política econômica que o programa de concessões sinalizava, com o claro abandono de preconceitos ideológicos arraigados, pudesse ter efeito decisivo sobre o investimento privado, ao contribuir para uma mudança de clima que ajudasse a liberar os “espíritos animais” do empresariado.

É essa possibilidade que o governo parece estar agora botando a perder. Menos de dez dias após o anúncio das concessões, surgiram notícias de que, nas discussões internas sobre a segunda fase do programa, que envolveria aeroportos, o governo havia se dividido em acirrada disputa entre “privatistas” e “estatistas”. Embate que deixou exposto à luz do dia um retrato altamente desalentador da real extensão da convicção que estaria lastreando a suposta guinada na política econômica do governo.

A disputa envolve não só preconceitos ideológicos, mas também complexa mescla de interesses econômicos e corporativistas encastelados na Infraero. Companhias áreas que preferem manter aeroportos sob o comando estatal, por temer elevações de tarifas aeroportuárias que poderiam ser impostas por gestores privados. Funcionários da

Infraero e políticos com influência na empresa que jamais esconderam sua resistência a “qualquer forma de privatização” de aeroportos. Autoridades sensibilizadas com a falta de recursos que terá de ser enfrentada pela Infraero, se vier a perder a exploração dos aeroportos do Galeão e de Confins, e dispostas a preservar, a todo custo, o sistema pouco transparente de subsídios cruzados entre aeroportos que vem sendo operado com grande ineficiência pela estatal.

Na cúpula do governo, não falta quem defenda que, na modernização do Galeão e de Confins, a Infraero “seja parte da solução”. E que se busquem gestores estrangeiros de aeroportos de grande porte dispostos a aceitar a Infraero como sócia majoritária. Para investigar a factibilidade de uma solução desse tipo, foi enviada à Europa esta semana uma comitiva formada pela ministra-chefe da Casa Civil, pelo ministro da Secretaria de Aviação Civil, pelo presidente do BNDES e por várias outras autoridades envolvidas no embate sobre a questão. Só faltou o secretário do Tesouro Nacional, que de acordo com o que vem sendo reportado na mídia, seria o “cérebro” da ala “estatista” nesse embate.

É preciso refrear as ilusões. O Planalto continua alimentado por vasto manancial de ideias tortas. Sobram razões para temer que a suposta guinada na política econômica do governo, sugerida pelo anúncio das concessões, acabe sendo muito menos pronunciada do que se imaginava.

* Rogério L. Furquim Werneck, economista, doutor pela Universidade Harvard, é professor titular do Departamento de Economia da PUC-Rio.