

Franca decadência

São incontáveis os programas de governo que, a princípio meritórios, acabam por se perpetuar devido a pressões de grupos de interesse, sem adequada avaliação de resultados e custos para o contribuinte. Nesse grupo, a Zona Franca de Manaus merece atenção extra por sua relevância nas dimensões econômica, social e ambiental.

Estabelecida em 1967, com propósito declarado de promover o desenvolvimento na região amazônica e a ocupação do território, a ZFM é uma área de livre comércio que goza de incentivos tributários para a instalação de negócios, como compensação pela distância dos centros consumidores do país.

Sua vigência foi reafirmada pela Constituição de 1988 e tem sido prorrogada sucessivamente. A última extensão, há quatro anos, fixa o longínquo 2073 como prazo final.

O custo para os cofres públicos, na forma de renúncia tributária, chegará a R\$ 24 bilhões em 2018, quantia não muito diferente da que o governo espera destinar ao Bolsa Família (R\$ 28 bilhões).

Os mais de 50 anos de existência — e os 55 que ainda estão por vir — tornam imperativo um exame rigoroso de prós e contras da ZFM.

No âmbito econômico, é no mínimo duvidoso que os objetivos de uma área de livre comércio tenham sido atingidos. Ao contrário de zonas especiais em outros lugares do mundo, a de Manaus não constitui um polo de exportações e competitividade, tendo se convertido em centro produtor para o mercado nacional em razão de impostos reduzidos.

Sem um esforço de integração com as demais regiões do país, o que pressupõe melhoria dramática da infraestrutura e da logística, será difícil que a ZFM escape da obsolescência, hoje agravada pelo impacto da crise econômica.

Conforme reportagem desta Folha, as fábricas ali instaladas fecharam, desde 2012, cerca de 43 mil postos de trabalho — 1 de cada 3 existentes. A taxa de desemprego chega a 17,2%, contra média nacional de 12,4%. Apesar da Zona Franca, Manaus tem o terceiro pior serviço de esgoto entre as capitais.

Mesmo no quesito ambiental, não se mostra evidente o alegado papel de preservação da ZFM. Ainda que isso possa ocorrer nos arredores da capital, são nebulosos os efeitos no restante do território.

Há meios mais inteligentes para a promoção do desenvolvimento regional, mesmo que demandem verbas do Tesouro Nacional — a serem definidas com transparência no Orçamento. Não se trata, pois, de retirar recursos da Amazônia, mas de cuidar melhor desse grande patrimônio e de sua população.

Análise - Governo já é incapaz de suprir país com investimentos

Injeção de capital em infraestrutura é alavanca para retomada e ferrovias podem puxar um novo ciclo de crescimento

Cláudio Frischtak

É provável que a greve dos caminhoneiros tenha sido o momento definidor da economia brasileira em 2018 — fez um governo já fragilizado reinstaurar o controle de preços, cartelizar um setor que operava em um mercado altamente competitivo, reintroduzir os subsídios a combustíveis (poluentes) e ampliar a insegurança jurídica que caracteriza o ambiente de negócios no país.

No beco sem saída que se colocou, o governo mirou as razões imediatas da greve e passou por cima da causa primordial: a falta de investimentos em infraestrutura de transportes e a distorção na matriz —um país continental ainda dependente do modal rodoviário.

A evidência é inconteste. O estoque de capital em infraestrutura é de 35% do PIB (Produto Interno Bruto), enquanto uma infraestrutura moderna —ainda que não de fronteira— supõe um estoque acima de 60% do PIB (Produto Interno Bruto).

Esta brecha é mais acentuada em transportes e saneamento. No caso de transportes, investimos em média 0,67% do PIB em 2001-16, e 0,59% do PIB em 2017-18 (projetado), menos de um terço do que se estima necessário para uma infraestrutura de qualidade (1,96% do PIB anualmente por duas décadas).

É uma ilusão acreditar que o setor público será capaz de cobrir essa brecha, mesmo que os próximos governos consigam reconstruir as contas públicas por meio das reformas que deem viabilidade ao Estado cumprir suas funções essenciais.

Na margem, os recursos virão do setor privado.

Ao mesmo tempo, o reequilíbrio da matriz de transportes supõe a ampliação e integração dos modais ferroviário, hidroviário e dutoviário.

Destes, talvez o mais premente e de maior impacto sejam as ferrovias.

Em 2018 os investimentos em ferrovias devem se reduzir a R\$ 5,6 bilhões, principalmente em função do atraso na renovação das concessões existentes e das novas licitações previstas, além das dificuldades

legais de se licitar trechos menores, economicamente viáveis (os chamados “shortlines”), sob o regime de autorização.

Uma vez superado esses gargalos de natureza legal e regulatória, há a expectativa de um surto de investimentos neste modal, seja pelos potenciais ganhos de eficiência, seja pela demanda reprimida.

O mais urgente é a renovação das concessões já existentes, uma discussão que vem se arrastando desde 2015, mas que parece caminhar para um desfecho ainda neste ano com base na lei 13.448 de 2017.

A solução encontrada, com o aval do TCU (Tribunal de Contas da União), é a extensão do contrato de concessão, tendo por contrapartida investimentos em novos ativos ferroviários, consistentes com o PNL (Plano Nacional de Logística), e sujeito a garantias de direito de passagem, facilitado pela ampliação de capacidade.

Este modelo é consistente com o interesse público: amplia-se a malha ferroviária tendo sua prioridade estabelecida tecnicamente, e em uma perspectiva de médio e longo prazo (isto é, do PNL).





E mobiliza-se o setor privado para financiar e executar projetos ferroviários complexos e de elevado custo, com retornos comprovados, e cujas outorgas de concessão — quando entregues ao governo federal e licitadas — serão carreadas para ampliar o sistema de transporte.

Em certa medida a alternativa é a antítese do que foi feito no passado, quando recursos públicos escassos foram desperdiçados em projetos ferroviários mal concebidos e executados.