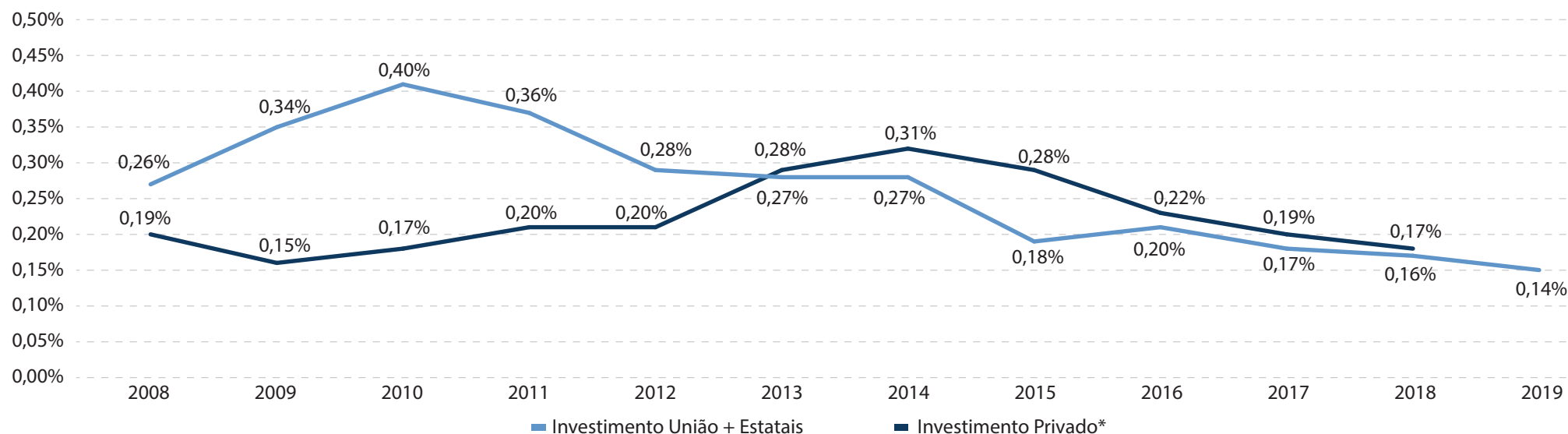


Investimento em transporte como proporção do PIB cai pelo terceiro ano consecutivo

Em 2019, o investimento em infraestrutura de transporte promovido pelo governo federal, incluindo os aportes diretos da União e o realizado pelas empresas estatais, correspondeu a apenas 0,14% do PIB do país. Esse é o menor percentual registrado, considerando os últimos 12 anos (Gráfico 1). Com o resultado, o indicador se mantém em uma trajetória de queda praticamente contínua desde 2011, após registrar um pico, de 0,40%, em 2010.

Gráfico 01 - Evolução do investimento em transporte como proporção do PIB (%)



* Rodovias (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), Ferrovias (Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário / Agência Nacional de Transportes Terrestres) e Aeroportos (Agência Nacional de Aviação Civil, via solicitação de dados).

A abertura do valor investido por modal de transporte mostra que a trajetória geral de queda a partir de 2011 ocorreu nos modais rodoviário e aquaviário. Nessa trajetória, é necessário pontuar que, no caso do rodoviário, o total investido pelo governo federal aumentou apenas pontualmente, em

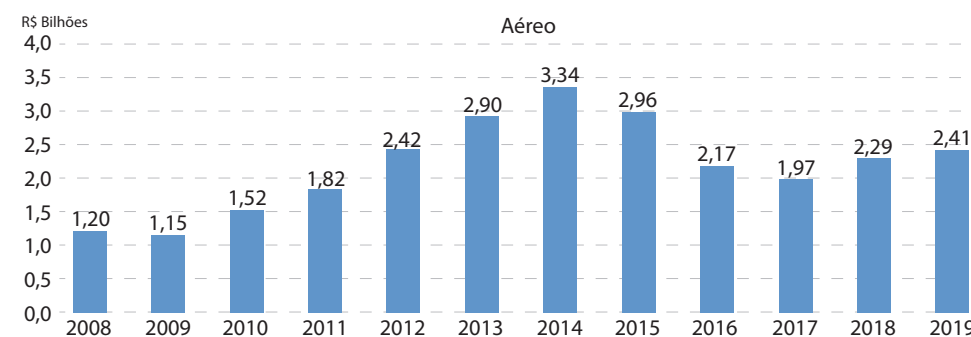
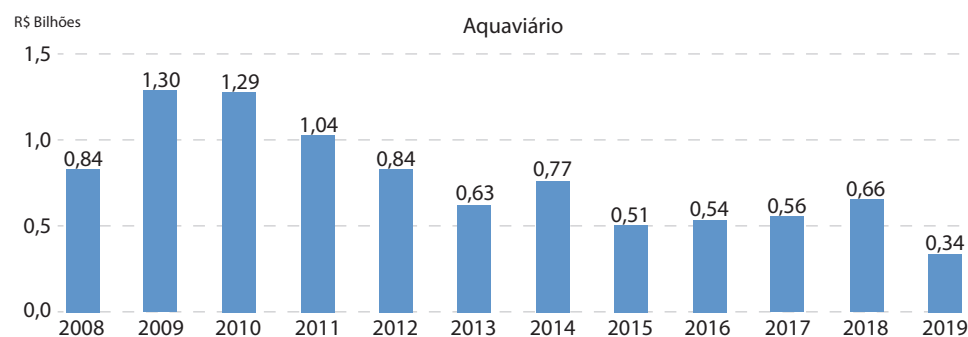
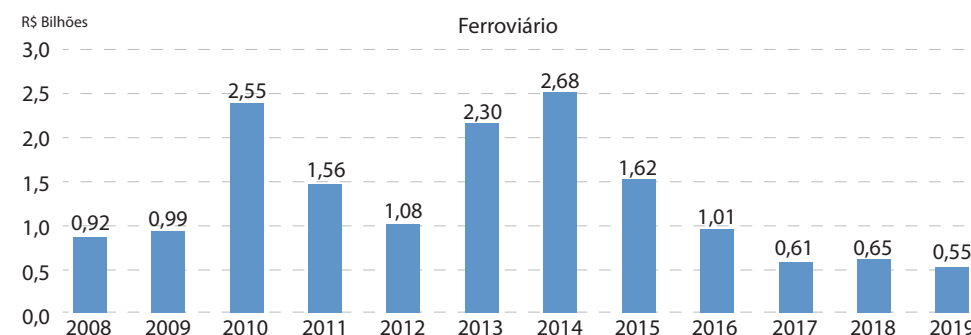
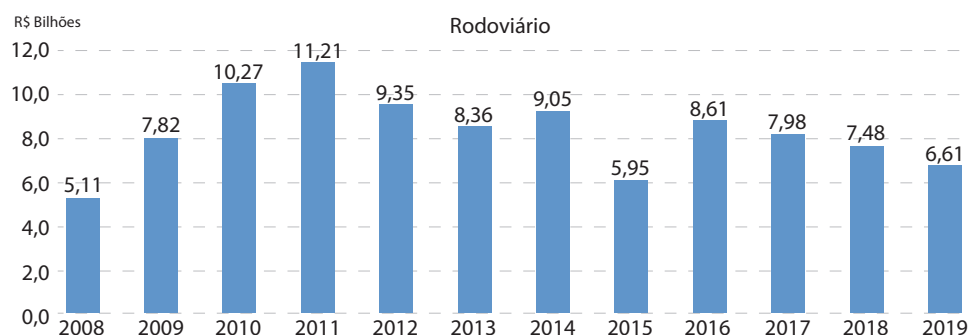
termos nominais, nos anos de 2014 e 2016. Já no aquaviário, o investimento público se elevou, também em termos nominais, no período de 2016 a 2018, mas a alta foi tão pequena que manteve o volume total investido em um patamar muito abaixo do registrado no período de 2009 a 2010. Ou

seja, nos dois casos, as altas não chegaram a reverter a trajetória mais ampla de queda do investimento público (Gráfico 2).

No caso do transporte ferroviário, a trajetória bem definida de queda desses investimentos se deu a partir de 2015, sucedendo um período de oscilações no

montante investido pelo governo federal (2008-2014). Já no caso do aéreo, o investimento público se reduziu, em termos nominais, durante um período de tempo mais curto, de 2015 a 2017, voltando a subir a partir de 2018 (Gráfico 2).

Gráfico 02 - Preço do óleo diesel de produtores e importadores - em R\$/L



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Como resultado dessas trajetórias, o investimento do governo federal nas rodovias do país em 2019 foi o terceiro menor da série histórica a valores correntes; enquanto nas ferrovias e na infraestrutura de suporte ao transporte aquaviário, foi o menor da série histórica iniciada em 2008 (Gráfico 2). A opção por apresentar os dados em valores correntes se justifica, pois mostra que o montante investido pelo governo federal nos modais de transporte tem apresentado quedas nominais, ou seja, não tem sido corrigido nem pela inflação.

O investimento em infraestrutura de transporte é estratégico para a economia brasileira por múltiplos fatores. Do ponto de vista histórico, tem a função de superar gargalos estruturais que aumentam o custo logístico e atrapalham a produtividade do país. Da perspectiva conjuntural, tem a dupla capacidade de reativar a demanda por máquinas, equipamentos e serviços entre empresas e de gerar um volume mais expressivo de postos de trabalho em um curto período de tempo, contribuindo para a retomada do crescimento do segmento

de construção e para uma recuperação mais promissora da própria economia geral.

O fator conjuntural, em particular, se torna ainda mais importante diante da frustração contínua com o desempenho da economia nos últimos dois anos: desde 2018, as estimativas de crescimento para o Brasil feitas no início do ano ficaram acima de 2,0%, mas se deterioram mês a mês, e o resultado efetivo do acumulado do ano acabou abaixo de 1,5%. A trajetória para 2020 segue na mesma direção: no início do ano, projetava-se que o crescimento brasileiro em 2020 seria de 2,30%; mas a última estimativa de março já caiu para 1,68%, também influenciada pela eclosão da crise global relacionada à pandemia do coronavírus. Ou seja, nessa conjuntura, o investimento em infraestrutura se revela um motor particularmente importante para amenizar a depressão associada à crise global e, a seguir, puxar a retomada do crescimento.

De onde devem vir esses investimentos? Os dados mostram que a opção do governo federal tem sido

reduzir o investimento público a valores nominais mínimos, considerando os últimos 12 anos, encarregando o setor privado de cobrir a lacuna entre a necessidade de aportes e a capacidade do governo. Nessa estratégia, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) tem sido particularmente promissor, garantindo, desde 2016, investimentos da ordem de R\$ 25,0 bilhões¹ para os próximos 30 anos, em todos os modais de transporte - portanto, cerca de R\$ 833,0 milhões ao ano, nas próximas três décadas.

O esforço realizado desde 2016 nesse sentido deve ser reconhecido e desempenha um papel fundamental para a retomada dos investimentos e para a recuperação da economia no Brasil. Contudo, como mostra o Gráfico 1, esse esforço ainda não conseguiu reverter a trajetória de queda dos investimentos privados em infraestrutura de transporte: após chegar ao pico de 0,31% do PIB em 2014, esses investimentos caíram continuamente por quatro anos, ficando no patamar de 0,17% do PIB em 2018. É necessário continuar acompanhando o indicador para avaliar se o impacto

do esforço realizado no âmbito do PPI, sobretudo a partir de 2016, se tornará mais efetivo nos próximos anos.

Ao mesmo tempo, o volume de investimentos contratados, quando comparados com o histórico dos realizados pelo governo federal, mostra que não é factível um modelo de desenvolvimento da infraestrutura nacional que não possa contar com os aportes públicos. Vários fatores explicam essa realidade, mas um deles tem relação com o fato de que parte dos projetos necessários não tem viabilidade econômico-financeira para ser concessionada, por características como elevados aportes iniciais, longo prazo de maturação do investimento e alto risco de (falta de) demanda.

Em resumo, considerando os dados aqui analisados, o programa de concessões para atração de investimentos privados em infraestrutura de transporte é fundamental. O governo federal em geral e o Ministério de Infraestrutura, em particular, poderão continuar atuando nessa linha nos próximos anos. Entretanto, a redução dos investimentos públicos a valores mínimos históricos

é algo que compromete os resultados da estratégia traçada. O caminho mais pragmático e eficiente para superar as restrições de infraestrutura do país é a combinação, integrada e complementar, dos investimentos públicos e privados. Considerando a política de ajuste fiscal, o uso mais pragmático dos aportes públicos requer o desenho de regras fiscais que não penalizem o investimento.

O atual momento de nova (e mais intensa) desaceleração da economia, diante de medidas de saúde adotadas em todo o mundo que paralisam a atividade econômica, faz com que a estratégia de usar a infraestrutura como o principal impulso para a retomada do crescimento se torne cada vez mais necessária. Sem um verdadeiro impulso na infraestrutura com o segmento de construção, fica muito difícil gerir e conter os danos econômicos no Brasil relacionados ao conturbado contexto internacional e à pandemia do coronavírus.

¹ Cerca de R\$ 16,0 bilhões foram contratados até o final de 2018 e mais cerca de R\$ 9,4 bilhões em 2019. Mais informações em: Relatório de Gestão 2018 do PPI, página 40 (<https://www.ppi.gov.br/publicacoes-institucionais>), e Balanço 2019 do Ministério da Infraestrutura (<https://www.infraestrutura.gov.br/ultimas-noticias/9372-minist%C3%A9rio-da-infraestrutura-apresenta-balan%C3%A7o-de-a%C3%A7%C3%B5es-realizadas-em-2019.html>). Acesso em: 18/3/2020.