

A chave da questão

IGNÁCIO M. RANGEL

A pesar de todo o temporal de raios e coriscos que caiu e continua a cair sobre o projeto da ferrovia Norte-Sul, continuo convencido de que aí teremos um marco importante na história do desenvolvimento econômico nacional. Não somente pelo fato de constituir um excelente projeto, pelos seus próprios méritos, mas por outro motivo que discutiremos em seguida.

Num país que não tem culpa de ter o seu coração industrial montado em torno de um pé de montanhas, onde as indispensáveis ligações ferroviárias —ver ferrovia do Aço— serão sequências de obras de arte, eis que surge um projeto traçado sobre o planalto e a planície e que terá o mérito de encurtar em mais de cinco mil milhas nossas ligações marítimas com o Atlântico Norte. Ao contrário da Rússia, que começou a montar seu sistema ferroviário sobre uma planície rasa, não raro locando as linhas com uma régua sobre o mapa, deixando os projetos cabulosos para o fim do programa —projetos com o Bamur, traçado sobre montanhas e sobre a merzlota— nosso sistema nacional parecia condenado a começar precisamente por esses projetos cabulosos, dos quais a ferrovia do Aço é apenas um exemplo. E a economia do Brasil —como a da União Soviética— não pode assentar senão sobre um sistema ferroviário integrado.

Com efeito, já levamos demasiado longe o transpote rodoviário como base do sistema de transportes em que deve assentar a economia nacional brasileira —uma economia sabidamente continental. Foi excelente para começar, mas a cada coisa seu tempo. Não temos um sistema ferroviário, mas uma série de sistemas regionais, que, combinada com a navegação de cabotagem, bloqueava a indispensável unificação do mercado nacional, sem a qual não teria havido industrialização para valer. A rodovia quebrou os isolamentos regionais e deu o primeiro grande passo no sentido da unificação do mercado, mas já cumpriu o seu papel.

Mas não está aí a chave da questão, no fato de que, pela primeira vez, somos confrontados com o problema da privatização dos serviços de utilidade pública, não como assunto para elucubrações teóricas, mas como problema prático, como os que mais o sejam. A experiência que estamos a pique de acumular servirá a muitos outros fins e isso nos leva ao cerne da presente problemática política —e não apenas econômica— nacional. Nosso sistema de serviços de utilidade pública foi estruturado à base do instituto da concessão dos ditos serviços públicos a empresas públicas, e esse instituto, depois de prestar-nos relevantíssimos serviços, desgastou-se e levou o Estado à insolvência, pela via do abuso do aval

do Tesouro, a única possível garantia para os financiamentos, internos e externos, dos projetos respectivos.

Ora, a substituição obrigatória do instituto do serviço público concedido a empresa pública pelo de serviço público concedido a empresa privada não será um passo pequeno ou simples, mas um verdadeiro salto dialético. O caso é que não é sério oferecer à empresa privada a concessão, nas condições em que o está sendo feito. A concessão de serviço público assenta sobre a instituição da tarifa, e esta não terá fundamento, se não for calculada sobre o custo. Ora, não é simples levantar uma planilha de custos representativos, nas condições de uma inflação que ameaça tornar-se galopante e de taxas de juros francamente delirantes.

O problema da inflação resolve-se pela indexação e, depois das ilusões francamente oníricas do Plano Cruzado, estamos voltando sensatamente a ela, pondo de lado os artifícios bárbaros do tipo do "gatlho". A indexação nos permitirá definir com precisão os capítulos da planilha correspondentes às despesas correntes de exploração e à fixação da reserva de depreciação. Mas o capítulo corresponde ao lucro legal, necessariamente calculado sobre o custo do capital no mercado monetário e de títulos, exige algo mais, isto é, a cobertura das taxas de juros

vigentes, respectivamente no mercado externo e no mercado interno. Ora, com as presentes taxas reais de juros, especialmente no mercado interno, não pode haver tarifa suficiente para remunerar investimentos em projetos de elevadíssima razão capital: produto, como os de eletricidade ou ferroviários.

A privatização, como tenho demonstrado insistentemente, deverá conduzir a uma queda das taxas de inflação e de juros reais, mas seria pôr o carro adiante dos bois esperar por essa queda, para, então, fazer-mos a privatização. Segue-se que a legislação vigente deverá ser imediatamente revista, para o fim de tornar operativo o instituto da tarifa, não nas condições futuras, mas nas atuais. Isso significa que o Estado deverá assumir aquela parcela do custo que não for possível incluir na tarifa. Um complexo problema econômico, financeiro e jurídico.

(A descoberta de irregularidades e consequente anulação da concorrência para a construção da ferrovia deve ser considerada ainda como um serviço prestado por esse projeto. Por algum lugar havia que começar a operação da passagem do Alfeu pelas estrebarias de Augias.)

IGNÁCIO M. RANGEL, 73, é economista, membro do Conselho Federal de Economia, ex-presidente do Conselho Regional de Economia (RJ) e autor do livro "A Inflação Brasileira".

~~14/87~~
27.05.87