

INFRAESTRUTURA

INFORME SETORIAL

Gastar em infraestrutura não é sexy

Fareed Zakaria

THE NEW YORK TIMES

A cada dois minutos, um cano de água se rompe nos EUA. O total de água tratada desperdiçada todos os dias é em torno de 22 bilhões de litros – ou 9 mil piscinas. Todos os dias! A necessidade de consertar a arruinada infraestrutura americana se tornou um clichê enfadonho – mas isso não muda o fato de que ela está realmente caindo aos pedaços. E, da mesma maneira que qualquer outro reparo de manutenção necessário que seja protelado, quanto mais esperarmos, pior os problemas se tornam – e custará mais caro consertá-los.

Uma maneira de deixar clara a magnitude da mudança que o pacote legislativo para financiamento em infraestrutura do governo de Joe Biden é considerar quanto dinheiro o governo federal gastou em infraestrutura ao longo das décadas. Nos anos 50 e 60, a porcentagem do gasto em infraestrutura em relação ao PIB do país foi maior que 1%.

Em 2019, décadas depois e em uma economia exponencialmente maior, esse gasto foi de 0,7% do PIB. O recente aumento no gasto determinado pelo pacote de Biden o eleva para 1,3% ao longo dos próximos cinco anos. E o texto da legislação tem muitas ideias boas para estimular investimentos privados, o que poderia elevar

ainda mais esses números.

Economistas discordam a respeito de exatamente quanto crescimento é produzido com gastos em infraestrutura. Mas, se mirarmos mais além e amplamente, o retorno parece óbvio. Felix Rohatyn, o banqueiro que resgatou a cidade de Nova York da bancarrota, escreveu *Bold Endeavors* (“Empreendimentos corajosos”), um livro que mostra como, ao longo de 150 anos, investimentos federais criaram o sistema econômico americano – do Canal de Erie à primeira ferrovia transcontinental, à rede rural de energia elétrica, às rodovias interestaduais.

Tendemos a pensar, em grande medida, que as vantagens competitivas dos EUA se devem ao sistema capitalista ou às pessoas trabalhadoras e inventivas que chegaram ao país ao longo dos séculos. Ainda que esses fatores sejam certamente parte da equação, outros países podem se gabar de vantagens similares.

Uma característica quase única dos EUA é que o país possui a maior economia do mundo e o mercado consumidor mais acessível do mundo, um argumento sustentado pelo excelente livro de Peter Zeihan, *The Accidental Superpower* (“A superpotência acidental”). Conforme ele nota, os EUA têm 28,3 mil quilômetros de águas navegáveis, a maior rede hidroviária do mundo até agora – China e Alemanha têm 3,2 mil quilômetros cada.

Essas hidrovias se conectam a uma série de gigantescos portos de águas profundas. Alguns dos maiores portos naturais são em Puget Sound, San Francisco Bay e Chesapeake Bay. Este último possui “trechos do melhor tipo de propriedade portuária, mais extensos do que toda a costa continental da Ásia, de Vladivostok a Lahore”.

Mas há décadas essa ampla vantagem tem se erodido conforme hidrovias, ferrovias e portos têm visto maior tráfego e investimentos insuficientes. Quase 80% das eclusas e represas que viabilizaram as hidrovias americanas já deveriam ter sido

substituídas, muitas delas foram inauguradas 60 ou 70 anos atrás.

Novas eclusas permitiriam que as barcaças se movimentassem com muito mais rapidez pelo sistema. De maneira similar, investimentos em infraestrutura portuária aliviarão esses gargalos cruciais. Rodovias melhores e ferrovias mais velozes também farão diferença.

Este é o tipo de oportunidade que só surge uma vez a cada geração, para os democratas demonstrarem ao país que investimento público pode funcionar. Isso torna crucial que esse dinheiro seja gasto bem e rapidamente. A Common Good (Bem Comum), uma organização que defende bom governo e eficiente economicamente, publicou um excelente relatório, em 2015, a respeito de licenciamentos para obras de infraestrutura que deveria ser lido por todos os envolvidos em administrar esses fundos nos níveis federal, estadual e municipal.

Um atraso de seis anos no início da construção desses projetos, nota o relatório, poderia custar US\$ 3,7 trilhões aos EUA, mais que o dobro do dinheiro necessário para modernizar setores-chave da infraestrutura do país até o fim desta década.

Philip Howard, da Common Good, escreve no relatório: “Atualmente, a análise de impacto ambiental com frequência é negativa. A antiquada rede de energia elétrica americana, por exemplo, desperdiça o equivalente à produção de 200 usinas termoelétricas a carvão.”

Infraestrutura soa enfadonho, mas é importante – e não simplesmente pelo fato óbvio de que ela faz a economia girar. Gastar em infraestrutura é sinal de uma sociedade saudável, disposta a investir no seu futuro. Ray Fair, economista de Yale, escreveu um artigo em setembro no qual analisou o gasto em infraestrutura dos EUA, entre 1929 e 2019.

Ele constatou que foi em torno dos anos 70 que a porcentagem desse gasto

em relação ao PIB começou a cair, para jamais se recuperar totalmente. Foi naquela época, também, que os EUA começaram entrar rotineiramente em déficits orçamentários.

Para ele, ambos os fatores sinalizam uma sociedade mais interessada em gastar e consumir no presente do que investir no futuro. O governo federal gasta US\$ 4 com cada idoso do país, ante US\$ 1 com os menores de 18 anos. Em 2019, o governo federal gastou US\$ 4 com idosos e cidadãos incapacitados para cada US\$ 1 que gastou com crianças.

Fair considera o pacote de investimentos em infraestrutura uma mudança muito pequena naquela tendência a longo prazo. Mas celebremos essa mudança e esperemos que possamos começar, uma vez mais, a empreender corajosamente no futuro do país.

Núcleo de Inteligência – Sedet

Edição 292 - Em 24 de novembro de 2021

Os textos do conteúdo exposto neste informativo não são de autoria do Governo do Estado do Ceará.