

Transportes, setor sem crescimento

por Célia Chaim



Neuto Gonçalves dos Reis

Se a indústria está em crise e a agricultura sujeita a chuvas, trovoadas e secas, não há sustentação para nenhum avanço, ainda que tímido, do setor de transportes no País. Neuto Gonçalves dos Reis, da Associação Nacional das

Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC), e Wolfgang Schoeps, professor da Fundação Getúlio Vargas e autor de várias teses sobre o setor, são pessimistas — e unânimes — quanto às perspectivas de desempenho das empresas que atuam na área de transportes neste momento e, no ano passado, registraram uma queda de 4,9% na receita líquida.

“Falta uma política de transporte sintonizada com uma política de combustíveis”, sugere o representante da NTC. “É preciso revitalizar o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL), devolvendo-lhe sua função original, que era a de financiar obras de infraestrutura no setor”, propõe o professor da Fundação Getúlio Vargas. “Esvaziando as funções desse tributo”, dizem os dois, “o ministro Delfim Netto agiu como se levasse a escada e deixasse as empresas do setor com o pincel nas mãos, sem condições de agir.”

Outra ameaça à recuperação do ânimo do setor é a perspectiva do racionamento de derivados do petróleo e, especialmente para o transporte rodoviário de carga, que consome metade do óleo diesel produzido

no País, a certeza de que está próximo um aumento no preço real desse combustível de 30%, para atender ao objetivo do governo de elevá-lo a 80% do preço da gasolina (essa relação é hoje de 63%).

Há, ainda, as consequências dos sucessivos cortes nos gastos públicos, que impossibilitam até mesmo a simples manutenção e recuperação de vias, e os graves problemas setoriais. Por exemplo, os que caracterizam, atualmente, o transporte rodoviário de carga, responsável por 59,8% do transporte no País. Neuto Gonçalves dos Reis lamenta o estado de envelhecimento da frota, cuja idade média é de oito anos; a demora para a regulamentação da Lei nº 7.092/83, que pretende disciplinar o setor através da criação do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens (RTB); e a redução, provocada pela falta de condições de operação, no número de carreteiros, ou transportadores autônomos, que em 1974 faziam 70% das viagens de carga do País em 1982 representavam, no total, apenas 26,6%.

A situação, segundo o representante da NTC, exige, no mínimo, a criação de mecanismos de incentivo aos consórcios, viabilizando-se, dessa maneira, a troca de veículos leves por caminhões pesados. Volta-se, portanto, à questão básica, que

implica a extinção da chamada “política de ziguezague” do setor, necessidade que também se aplica à solução dos problemas do subsector de transportes públicos urbanos, marcado pelo impasse de grandes prejuízos para as empresas operadoras, apesar do crescimento das tarifas acima da inflação — o que significa prejuízo para o usuário.

Na opinião do professor Wolfgang Schoeps, a saída, aqui, seria a adoção, pelo governo, de algumas fórmulas alternativas de barateamento do custo desse transporte (como o incentivo aos trólebus, a criação do passe do trabalhador) e, por que não, a inversão dos objetivos do Proálcool, “que hoje só beneficia o transporte individual, incluindo-se os táxis”.

Mais dois subsectores são motivo de preocupação tanto para o professor da Fundação Getúlio Vargas quanto para o representante da NTC: o ferroviário, que se endividou interna e externamente na busca de recursos para investir em obras públicas, e o marítimo, em que a ineficiente administração portuária é a principal responsável pelo quadro desalentador que se verifica. “É preciso pôr ordem na casa”, dizem os participantes do II Colóquio Multi-Setorial. E a casa, todos sabem, tem seu endereço em Brasília.

Constituído quase que na totalidade por empresas estatais, esse setor coloca para o governo mais um dilema: ou as empresas aumentam suas tarifas acima da inflação, gerando mais receitas próprias (como quer o governo) e mais inflação, ou deixam suas tarifas num nível que não inflacione e também não permitas — às empresas — ganhos reais. A alternativa tem-se inclinado para o aumento de tarifas acima dos índices de preços, de acordo com critérios estabelecidos antes do expurgo que hoje é praticado no INPC (um geral, que prevê reajuste de 97% do INPC para as empresas, com a diferença sendo coberta pela produtividade, e outro específico, para energia elétrica, cujas tarifas deverão subir 5% acima do INPC).

A implantação do expurgo mudou tudo de novo. “De novo” porque houve tempos em que o governo procurava segurar o aumento real das tarifas desses serviços. Veio a crise, os sucessivos cortes nos investimentos e no custeio das empresas públicas, as infundáveis missões do FMI, e a política setorial mudou de figura. Mais uma vez o setor está receoso, temendo a impetuosidade da política ziguezague que, na opinião do professor Wolfgang Schoeps, “incentiva e penaliza, sem deixar um saldo credor”.