

Contra el “factor Brasil”

por Eduardo J. Vior
Foz do Iguaçu

Con un gigantesco plan de infraestructura y logística para ensanchar carreteras y construir miles de kilómetros de ferrovías la Presidenta Dilma Rousseff presentó el pasado miércoles 15 lo que debe ser la llave maestra para superar el llamado “factor Brasil”: los inmensos costos de transporte y logística que pagan las empresas del país vecino, perdiendo competitividad y encareciendo el abastecimiento interno. Simultáneamente el gobierno fundó la Empresa de Planeamiento y Logística (EPL), sociedad anónima de mayoría estatal, que tendrá la propiedad de las vías de comunicación federales y concesionará la construcción y explotación de 7.500 km de carreteras por peaje y 10 mil de las ferrovías por el sistema de libre tránsito. A la empresa se incorporó la reciente Empresa Brasileña del Tren de Alta Velocidad (ETAV) que debe unir en el futuro próximo Rio de Janeiro con San Pablo y Campinas y a fin de agosto le seguirán los puertos y algunos aeropuertos. Se prevé invertir aproximadamente 65 mil millones de dólares en 25 años, de los cuales el 80%, en los primeros cinco años. El objetivo central es coordinar todas las modalidades de transporte para alcanzar sinergias.

La incorporación del peaje y el novedoso sistema de concesiones atizaron el fuego de la disputa sobre el modelo económico del gobierno de Dilma: “el gobierno neutraliza las resistencias del PT a la privatización”, tituló *Folha de São Paulo*. “No se privatiza, sino que el Estado concesiona, pero mantiene siempre la propiedad”, retrucó la Presidenta.

Para Sergio Leblon, columnista del portal digital de centro-izquierda *Carta Maior*, la principal novedad es haber creado una empresa estatal que coordine y planifique toda la infraestructura de transportes. Ya en el primer gobierno de Getúlio Vargas (1930-45) se creó una entidad similar, luego disuelta y restablecida por la dictadura cívico-militar en 1965, para ser liquidada por Fernando Henrique Cardoso (1995-2003).

La Federación de Industriales del Estado de San Pablo (FIESP) y su órgano político, el diario *O Estado de São Paulo*, aprobaron el plan, pero señalando que había demorado mucho. J.P. Kupfer, columnista de este medio conservador, apuntó al momento y las condiciones en que se concesionará. Las obras se licitarían a fines de este año, comenzarían a construirse en la segunda mitad de 2013 y recién empezarían a tener efectos económicos en 2014, o sea que el plan no incidiría en la coyuntura. Además se convoca a la iniciativa privada –apunta- en un momento en que las acciones de las principales constructoras brasileñas están en baja y no son atractivas para el financiamiento privado internacional. Asimismo tendría un efecto negativo la intención gubernamental de otorgar las concesiones a quien garantice los peajes y aranceles ferroviarios más bajos. De este modo, critica el columnista, se asegura que las concesionarias no reinviertan sus utilidades ni mejoren el servicio.

El gobierno confía en los efectos multiplicadores del plan, tanto para la industria proveedora como para quienes se beneficien por la reducción de costos. “El objetivo es crecer sostenidamente a una tasa del 5% anual”, anunció la Presidenta. Sin embargo, desde la revista pro gubernamental *Carta Capital* el columnista económico Luis Nassif advirtió

contra los estrangulamientos posibles: “La infraestructura no genera capital por sí sola”, recordó. Es preciso acompasar el plan al ritmo de la acumulación de capital, recomendó.

El plan de infraestructura y logística puede ser sumamente novedoso, según como se lo conduzca. Si el Estado impone su línea, la EPL puede ser un instrumento para superar los controles que paralizan las licitaciones estatales y coordinar esfuerzos dispersos, pero si las concesionarias se imponen, los privatizadores habrán completado el trabajo de los años 90. De la línea que se imponga, dependerá la respuesta futura a los debates del presente.