
É hora de repensar as estruturas das agências reguladoras

A questão do caos do setor aéreo chama a atenção, principalmente, pela invencível incapacidade brasileira de montar modelos institucionais eficientes. Em geral buscam-se exemplos internacionais e aplicam-se internamente, sem nenhuma capacidade de adaptá-los à realidade específica do país. A questão Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) chama a atenção para um desses pepinos importados sem adaptação, ou com adaptação incorreta: as agências reguladoras.

Até os anos 1990 havia um modelo de Estado pesado e corporativista. O modelo político brasileiro sempre teve na fisiologia um elemento de governabilidade. Em vez de uma reforma do Estado que permitisse a profissionalização, a criação de novas carreiras, outros modelos de remuneração, apelou-se para a idéia das agências reguladoras, mas de forma extravagante.

As agências passariam a fiscalizar e a orientar cada setor; e os Ministérios teriam a incumbência de definir as políticas mais amplas. Só que apenas no papel. O próprio processo de criação das agências transferiu para elas os melhores quadros dos respectivos ministérios. Foi um processo generalizado, de achar que uma visão de mercado seria suficiente para conferir eficiência às políticas públicas. São Paulo, por exemplo, deixou de ter uma política adequada de meio ambiente porque o trabalho foi terceirizado para uma empresa pública, a Sabesp, mas atuando com filosofia de empresa privada.

O grande problema é que a apropriação do Estado pelo setor privado foi substituída por uma apropriação muito mais ampla das agências reguladoras. E por uma razão muito simples: os quadros técnicos ou foram buscados no mercado, ou eram servidores públicos que saíram para cumprir novas funções.

Ora, especialistas independentes trabalham para dois patrões: ou o Estado ou o setor privado, muitas vezes para ambos. Sem o compromisso com a carreira pública, resta-lhes como alternativa profissional, depois de sair das agências, prestar serviços para seus regulados.

Além disso, as agências tornaram-se muito mais suscetíveis de aparelhamento, pelo fato dos diretores serem indicados, ainda que necessitando de aprovação pelo Congresso.

Criou-se uma estrutura suscetível de captura pelo setor privado, desmontando a estrutura que deveria definir as políticas gerais do setor. O resultado foi esse imbróglio.

Nos Estados Unidos as agências têm autonomia executiva, como o nome diz para executar políticas de Estado. Aqui criou-se uma barafunda, que teve início foi no governo Fernando Henrique Cardoso, com a proliferação de agências reguladoras definindo regras sem dar satisfações a ninguém.

O fato de o processo ter se iniciado lá não absolve o governo Lula. Pelo contrário, caberia a ele os ajustes de rota. Por exemplo, a questão aérea não pode ficar subordinada a uma mera revisão da Anac. Tem que passar por uma mudança radical no modelo das agências, agrupando-as — por exemplo, todas as agências da área de transportes e logística como departamentos de uma única agência de logística.

Principalmente: criando uma inteligência planejadora, uma estrutura de Estado, para poder definir as

grandes linhas setoriais.

As ZPES – 1

Os vetos do presidente Lula à lei que cria as Zonas de Processamento de Exportação, na prática, acabam com a lei. A idéia dos proponentes seria criar ZPEs com isenções fiscais, em território nacional, podendo direcionar 20% de sua produção para o mercado interno. Lula aprovou com duas restrições. Primeiro, substituiu isenção por suspensão de pagamento. Essa mudança permite interromper os benefícios caso haja mudança de finalidade.

As ZPEs – 2

A segunda medida foi suspender os incentivos de não pagamento de tributos indiretos e diretos. Sem os incentivos fiscais, não existem ZPEs. A única coisa que poderia ressuscitá-las seria uma Medida Provisória reinstituindo incentivos e isenções. Mas, do jeito que está no momento, as ZPEs não existirão nem no papel. Os principais padrinhos delas eram José Sarney e Tasso Jereissatti.

Ladeira abaixo

Ontem o dólar ficou mais perto dos R\$ 1,80 do que os R\$ 1,90: fechou a R\$ 1,843, menor nível desde setembro de 2000. Um dos principais preços da economia, o câmbio continua ao sabor dos eventos internacionais. Ontem, a queda foi motivada pela recuperação da Bolsa de Valores de Nova York, depois de notícias de balanços com bons lucros, de empresas listadas não a bolsa. Este ano, a queda do dólar já chega a 13,72% .

Investimento externo

Em junho os investimentos externos somaram US\$ 10,318 bilhões, contra US\$ 1,060 bilhão apresentado no mesmo mês do ano passado. Só em junho os investimentos superaram tudo o que entrou no primeiro semestre do ano passado, cerca de US\$ 7,4 bi. Os maiores volumes ficaram no setor siderúrgico. O setor de serviços respondeu por US\$ 1 bi. E o setor financeiro recebeu mais US\$ 1 bi.

OMC e etanol

É possível que uma reivindicação brasileira relevante para a Organização Mundial do Comércio (OMC) não seja atendida: a de que o etanol pudesse ser considerado um “bem ambiental”, podendo integrar lista de produtos que poderiam ser vendidos sem tributação. A resistência dos negociadores provocou reações do Itamaraty: “Não há sentido em continuar falando sobre bens ambientais se não incluirmos os biocombustíveis”, afirmou o embaixador do Brasil na OMC, Clodoaldo Huguency, segundo a o Estadão.

Conac e Defesa

O fortalecimento do Conselho Nacional de Aviação Civil (Conac) poderá ser uma saída para a institucionalização de um órgão planejador do transporte aéreo. Será criada uma secretaria exclusiva do órgão e ampliação do número de ministros integrantes. Hoje em dia o Conac é presidido pelo Ministro da Defesa e formado pelas seguintes pastas: Relações Exteriores, Fazenda, Casa Civil, Desenvolvimento e Turismo, além do comandante da Aeronáutica.

Date Created

24/07/2007