



Economia

Os nós do investimento

INFRAESTRUTURA O governo enfrenta velhos e novos problemas para lançar um pacote de concessões capaz de reanimar a economia

POR SAMANTHA MAIA

EM MEIO A UMA AGENDA tomada por medidas de ajuste fiscal, o governo federal articula-se para apresentar um pacote de investimento em infraestrutura de 150 bilhões de reais para os próximos cinco anos. Existe um consenso no meio empresarial de que essa seria a única área capaz de reanimar a economia na conjuntura atual de retração da renda e do consumo. Há diversos nós a serem desatados para viabilizar os projetos. Alguns são conhecidos de longa data, como a importância de projetos executivos detalhados antes da licitação, a definição de um modelo com riscos e retornos adequados ao investidor, a composição das participações de empresas públicas nos empreendimentos e ter a regulação eficiente para garantia da segurança jurídica. Além desses desafios, o governo precisa lidar com um problema novo, a limitação de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que não deve receber novos aportes do Tesouro.

A maior parte das dificuldades desafia a presidenta Dilma Rousseff desde o seu primeiro mandato, quando foi anunciado um programa de 133 bilhões de reais para rodovias e ferrovias. Desse valor, 91 bilhões destinados às concessões de 10 mil quilômetros de vias férreas não saíram do papel.

O imbróglio, ainda não resolvido, foi a insegurança gerada pelo novo formato, com previsão de compra, pela empresa pública Valec, da capacidade da estrada de ferro construída pelas concessionárias. A estatal venderia o direito de uso às empresas interessadas, uma forma de garantir o acesso à ferrovia e aumentar a concorrência no setor. Com a necessidade de geração de caixa, o modelo antigo de cobrança de outorga pelo direito de exploração da linha voltou a ganhar defensores. E agora a área econômica resiste em liberar os recursos como garantia do “risco Valec” de pagamento aos concessionários. Não existe ainda definição oficial sobre o assunto.

“O setor público precisa recapturar o planejamento da infraestrutura”, diz Claudio Frischtak, presidente da consultoria InterB, que cita como exemplo a Empresa de Planejamento e Logística S.A., para desenvolver projetos no setor, mas sem estrutura suficiente para o seu papel. “Os players do mercado não sabem

o que ela faz.” No setor de portos, foram prometidos, em 2012, 54 bilhões de reais para concessões até 2017, mas a licitação dos primeiros terminais está em análise no Tribunal de Contas da União desde o fim de 2013. Em quatro pedidos de vista no TCU, houve 19 questionamentos sobre a proposta de arrendamentos portuários de Santos e do estado do Pará, um investimento de 4,7 bilhões de reais. O tribunal aceitou as respostas do governo para 15 das perguntas. As remanescentes continuam em análise e poderiam receber a aprovação final do órgão na quarta-feira 29.

As concessões de sete trechos de rodovias e de seis aeroportos foram bem-sucedidas. O ajuste fiscal limita, entretanto, a continuidade do modelo baseado no financiamento do BNDES e na participação do capital da Infraero. “Existem muitos projetos atraentes e, por isso, acredito que investimentos devem ocorrer, mas para transformar a infraestrutura do País é preciso resolver todas as outras questões. Trata-se de uma área que deve receber um olhar de longo prazo”, diz Armando Castelar, coordenador do Instituto Brasileiro de Economia, da Fundação Getúlio Vargas.

O ministro da Fazenda, Joaquim Levy, declarou que discute com o Banco Mundial

O arrendamento de portos aguarda desde 2013 uma aprovação do TCU

SHUTTERSTOCK



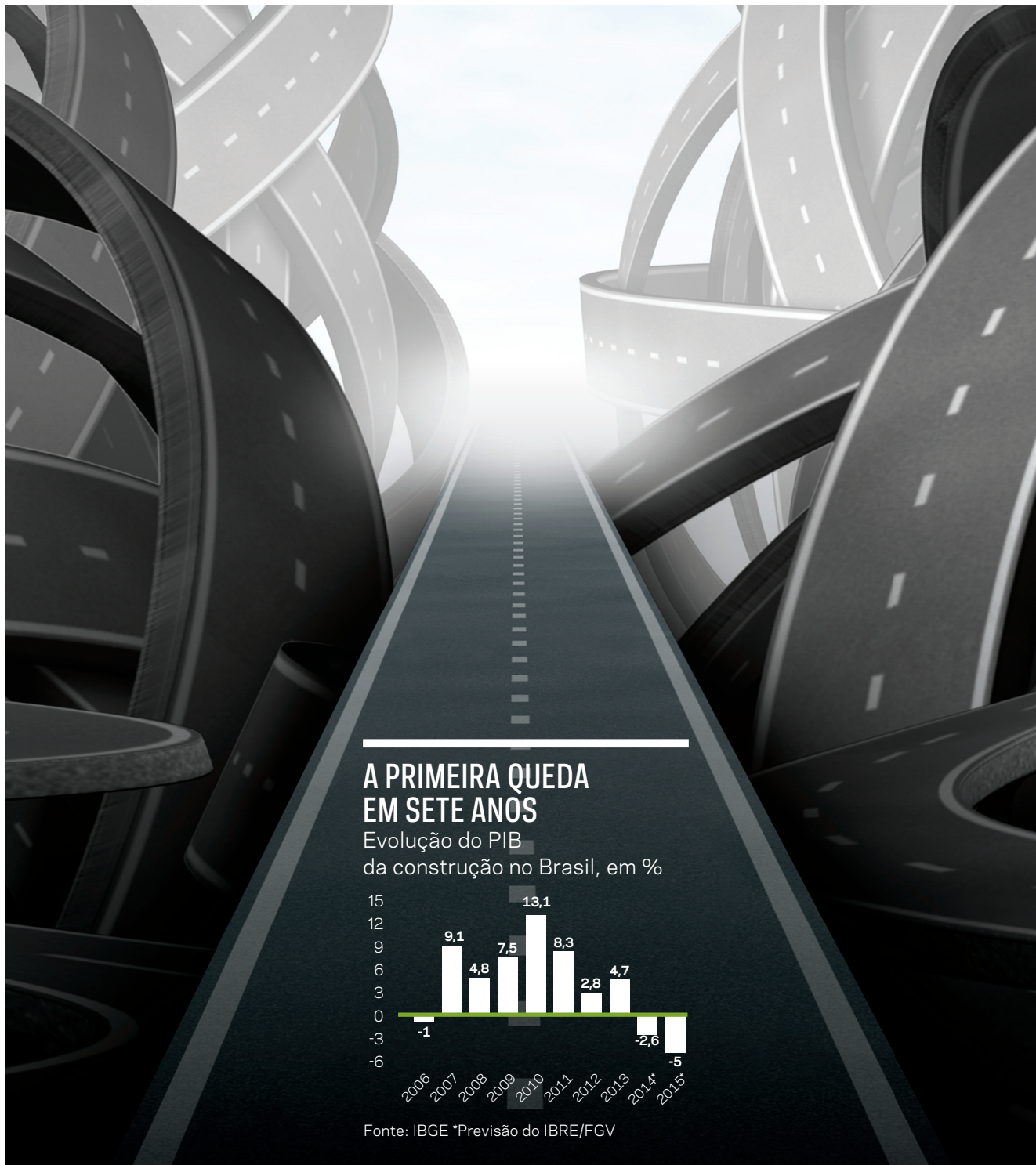


TAMBÉM
NESTA
SEÇÃO



pág. 34

Resenha. O Iedi propõe
em livro estratégias para o
resgate da indústria nacional



novos mecanismos de financiamento. Outra possibilidade, de difícil concretização na atual conjuntura, seria a participação do mercado de capitais no financiamento de projetos de longo prazo. Os ministérios da Fazenda e do Planejamento e o BNDES anunciaram novos instrumentos que combinam a emissão de debêntures ao crédito do banco público. Segundo o banco, com a emissão dos papéis, o custo do empréstimo pode cair entre 1 e 2 pontos percentuais ao ano.

“Falávamos do desenvolvimento do mercado de capitais para infraestrutura em 2012, quando havia um ambiente favorável de juros baixos, mas o governo preferiu colocar mais recursos no BNDES e agora terá de construir uma alternativa em um momento mais adverso”, diz Castelar.

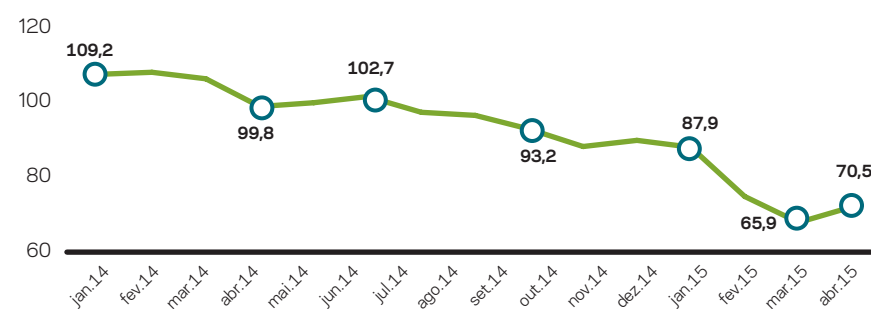
O cenário atual é de desaceleração dos investimentos públicos em infraestrutura. O Programa Minha Casa Minha Vida, uma vitrine do governo com 3,2 milhões de casas contratadas desde 2009, sofre com o atraso nos repasses de recursos públicos para as construtoras com obras em execução e não há perspectiva de novas contratações neste ano, apesar da meta de construir mais 3 milhões de moradia até o final do governo.

O Ministério dos Transportes trabalha com a perspectiva de corte de até 40% nas despesas e discute o adiamento para 2016 do início de obras antes previsto para este ano. Os desembolsos para investimentos em infraestrutura, que aumentaram em cinco vezes desde 2004, caíram em 2014 e devem sofrer uma nova redução em 2015, segundo projeção da consultoria InterB. A Câmara Brasileira da Indústria da Construção prevê um declínio dos desembolsos do Programa de Aceleração do Crescimento de cerca de 60 bilhões de reais em 2014, para 40 bilhões neste ano.

A pisada no freio do setor público, não apenas no âmbito federal, mas também com cortes nos orçamentos de estados e municípios, repercute na queda do PIB do

COM O PÉ ATRÁS

Confiança das empresas quanto aos investimentos em infraestrutura*



Fonte: IBRE/FGV *Índice de Confiança da Construção

setor, de 2,6% em 2014, primeira redução em sete anos. Haverá uma variação negativa de 5% em 2015, prevê o pesquisador Vinícius Botelho, da FGV.

Entre as concessões programadas pelo governo federal estão as rodovias BR 101-RS, BR 280-SC, BR 470-SC, BR 251-MG e BR 365-MG, com estudos mais avançados, mas o período necessário para o lançamento do edital e a licitação devem levar o início das obras para 2016. Segundo o ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, os próximos aeroportos a serem concedidos à iniciativa privada são os de Salvador, Florianópolis e Porto Alegre. O ministro indicou também que concessões já firmadas podem ter os investimentos ampliados em troca de uma compensação como o alongamento do prazo da concessão, aumento de tarifas ou reembolsos.

Possivelmente em um reflexo das sinalizações emitidas pelo governo, a confiança dos empresários da construção pesada, sondada pela FGV, apresentou leve

alta em abril, depois de quatro meses seguidos de quedas. O Índice de Confiança da Construção avançou 0,8%, em abril, em relação a março, puxado pelos investidores em infraestrutura, entre os quais a elevação do índice foi de 7%. Perante o mesmo período de 2014, houve, porém, redução de 29% nos dois grupos, evidência de uma situação mais abrangente de deterioração das expectativas ligada à dificuldade de obtenção de crédito e à desaceleração dos investimentos públicos como um todo. Ana Maria Castelo, coordenadora de Projetos da Construção do IBRE/FGV, destaca que a preocupação com a demanda do mercado é um fenômeno recente no setor. “Até julho de 2014, havia claramente uma predominância da preocupação com a escassez de mão de obra qualificada. Em agosto, a demanda insuficiente já assume a primeira posição”, diz a economista.

Segundo José Carlos Martins, presidente da CBIC, é preciso facilitar a participação de empresas menores, com a divisão de grandes investimentos em lotes pequenos. A reivindicação é antiga, mas ganha peso com as gigantes do setor envolvidas na investigação da Operação Lava Jato. “O Minha Casa Minha Vida é um exemplo em que 80% dos investimentos são feitos por pequenas e médias empresas, e é um sucesso na execução”, diz ele. •

O desafio é encontrar um modelo menos dependente do capital do BNDES