



Seu País



Em busca da confiança

ECONOMIA O governo testa o apetite privado com as concessões em infraestrutura

POR ANDRÉ BARROCAL

NO LANÇAMENTO do plano de concessões, que prevê investimentos de 198,4 bilhões de reais em projetos de infraestrutura, a presidenta Dilma Rousseff tentou virar a página dos últimos cinco meses. Diante de uma plateia de empresários, parlamentares e governadores, deu a entender que o pacote marca finalmente o início de seu mandato: “Estamos na linha de saída, não na reta de chegada”.





TAMBÉM
NESTA
SEÇÃO



pág. 38

Paraná. A polícia prende um grande amigo do governador tucano Beto Richa e procura seu primo

O pronunciamento coroou o esforço de marketing recente da presidenta, entre as pedaladas nas imediações do Palácio da Alvorada, momentos nos quais exibe os efeitos da dieta Ravenna, e as baterias de entrevistas concedidas a jornalistas estrangeiros antes de sua viagem a Bruxelas, onde encontraria líderes europeus. O plano será um sopro de “oxigênio do otimismo e da esperança”, como definiu no discurso da terça-feira 9?

A ver. O novo Programa de Investimentos em Logística (PIL), bastante alterado para superar a nada exitosa versão de 2012, ficou pronto após uma maratona de reuniões no Alvorada que não poupou nem o domingo dos principais ministros envolvidos em sua elaboração. Segundo um assessor, a presidenta aproveitava os encontros para “torturar” os projetos até descobrir se eram de fato consistentes. Sobraram 169 obras, de dois tipos diferentes. Parte da infraestrutura existente será repassada, por leilões, ao setor privado, em troca de melhoras e ampliações. Entram nessa categoria, principalmente, rodovias e aeroportos. O governo também vai oferecer uma série de novos projetos, em especial portos e ferrovias. Ao todo, serão 7 mil quilômetros de rodovias, 7,5 mil de ferrovias, o triplo do construído nos últimos 20 anos, 63 terminais portuários de uso particular, dois aeroportos federais no Nordeste e dois no Sul, entre outros. Se tudo correr bem, os primeiros leilões ainda neste ano vão oferecer portos e rodovias. Dilma sonha em espantar o desânimo que contamina a economia com imensos canteiros de obras abertos anualmente até o fim do mandato, além de legar ao sucessor uma programação alentada. Do total de investimentos,



Ânimo? Levy e Barbosa oferecem novas formas de viabilizar o pacote

valores estimados no programa de concessões. Na recente visita do primeiro-ministro chinês, Li Keqiang, a Brasília, os dois países concordaram em estudar a viabilidade da ferrovia. A conclusão dos estudos sai em maio de 2016.

apenas um terço saíria do papel até 2018.

Para entender melhor o plano, é preciso antes evitar as miragens. A maior delas é a Ferrovia Bioceânica, projetada para ligar o Atlântico ao Pacífico. A linha de 3,5 mil quilômetros cortaria os estados brasileiros de Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre, e cruzaria o Peru até alcançar um dos portos do país vizinho. A obra sugerida e desejada pelos chineses teria um custo preliminar de 40 bilhões de reais e, sozinha, representa 20% dos

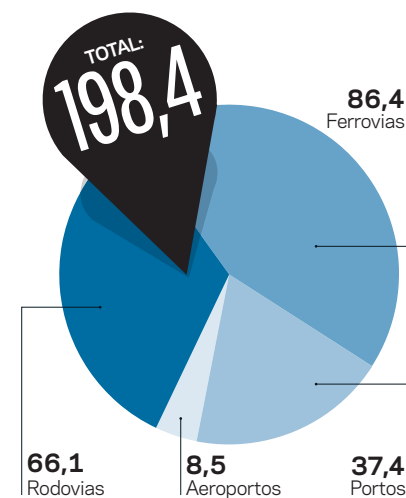
No lado brasileiro, o esboço do projeto contempla quatro trechos. Três independem da conexão peruana. Desembocam em Porto Velho, capital de Rondônia, de onde uma hidrovía faz a ligação até o Atlântico na altura da Ilha de Marajó. Caso haja uma extensão de Porto Velho ao Peru, talvez atravessasse o Acre. A ferrovia, diz o governo, seria interessante para escoar a produção agrícola nacional mesmo sem a ligação com o Pacífico.

Além disso, a Bioceânica tem um valioso significado geopolítico, fator não ignorado por Dilma. Ao sair pela Ilha de Marajó, as atuais exportações à China cruzam obrigatoriamente o Canal do Panamá, área de influência dos Estados Unidos. Os portos peruanos dispensariam essa rota. Não é a única ideia com tal objetivo na América Latina. Na Nicarágua, viceja um projeto de construção de um canal alternativo ao panameño, ideia capitaneada por um empresário chinês e apoiada pelo governo sandinista local, de inclinação socialista.

O problema é o fato de a Bioceânica pesar tanto no programa brasileiro. Críticos do setor privado e integrantes da oposição já compararam o projeto ao malfadado trem-bala, ideia que encantou Dilma durante o primeiro mandato, mas só consumiu tempo e dinheiro. Presente no anúncio do pacote de con-

O PACOTE DE CONCESSÕES

em bilhões de reais



Fonte: Ministério do Planejamento



Seu País



Miragem. A Ferrovia Bioceânica é um desejo da China de Keqiang. Quem mais se interessará?

cessões e na disputa pela vaga de candidato do PSDB à Presidência em 2018, o governador paulista Geraldo Alckmin não reforçou o pessimismo de seus companheiros de partido em relação ao programa: “O ajuste fiscal é necessário, mas não promove desenvolvimento. Essa mudança de rota do governo é importante e vamos ajudar”.

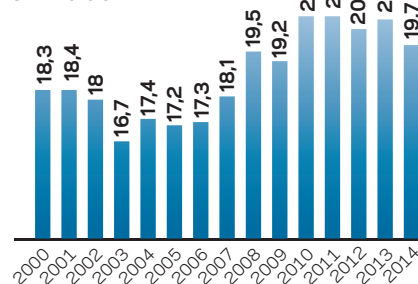
A ferrovia não é o único ponto a ser analisado com cautela. O impacto do programa sobre a taxa total de investimentos da economia talvez seja menos expressivo do que o necessário. O Brasil tem registrado índices baixos nesse quesito nas últimas décadas, motivo dos sucessivos “voos de galinha” do País, e eles têm caído durante os anos Dilma, fruto dos erros de sua administração e da crise internacional que minaram a confiança do empresariado. Em 2014, a taxa foi de 19,7% do PIB, a quem das registradas pelos parceiros emergentes e insuficientes para permitir um crescimento sustentável a longo prazo. Responsável pela organização do programa, o ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, acredita que as obras anunciadas vão elevar esse indicador para 20% ou 21% até o fim

do governo. Patamar, segundo Barbosa, capaz de sustentar um incremento anual de 2,3% na renda per capita.

Na avaliação da equipe econômica, o PIL adicionará até meio ponto porcentual de expansão anual do PIB, entre impactos diretos e indiretos, mas essa influência só deve começar em 2016. Neste ano, a atividade vai de mal a pior e não há muito mais o que fazer. Depois do imperceptível incremento de 0,1% em 2014, o primeiro trimestre registrou queda de 0,2% do PIB. A reces-

TAXA DE INVESTIMENTOS DO BRASIL

em % do PIB



Fonte: IBGE

são em 2015 é certa, falta descobrir a sua magnitude. Na estimativa oficial, haverá queda de 1,2% no Produto Interno Bruto, pior resultado neste século, atrás apenas do recuo de 1,3% em 2009, auge da crise financeira global. Os analistas econômicos preveem um número pior, ao menos 2% de encolhimento. Desde o fim da ditadura, só um ano, 1990, registra um índice pior. O confisco da poupança promovido por Fernando Collor provocou uma debacle de 4,3%.

O plano foi recebido com um leve otimismo pelo empresariado. Em notas oficiais, diversas entidades elogiaram a iniciativa, casos da Confederação Nacional do Transporte, da Confederação Nacional da Indústria e da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. Segundo Ralph Lima Terra, vice-presidente-executivo da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base, a Abdib, o setor requer investimentos crescentes e sem eles aumentam os obstáculos “ao desenvolvimento e à competitividade”. A empreitada, pondera, não será simples. “É uma operação de alto risco lançar um programa desses no atual momento econômico e político. Existem bons projetos, mas não sei se dará certo, o tempo dirá.” Um fator decisivo, avalia Terra, será o comportamento do sistema financeiro.

Desta vez, Brasília tentou atrelar os bancos e o mercado de capitais ao plano, postura diferente de três anos atrás. Dos 198,4 bilhões de reais, o BNDES financiará até 156 bilhões, dos quais 106 bilhões por meio de empréstimos subsidiados. Nas obras em rodovias, portos e aeroportos, de retorno mais seguro, in-

UESLEI MARCELINO/REUTERS/LATINSTOCK; DIDA SAMPAIO/ESTÁDIO CONTEÚDO; ALF RIBEIRO/ESTÁDIO CONTEÚDO E DANIEL DEREVECKI/LA IMAGEM/FOTORENA



O governo prevê um acréscimo de **0,5% no PIB** a partir de 2016

jetará até 70% do capital. Nas ferrovias, de resultados incertos, até 90%. Mas, para merecer o limite máximo de crédito subvencionado, o investidor será obrigado a emitir debêntures, títulos privados de dívida. Ou seja, o governo deseja maior participação das instituições financeiras não estatais no financiamento da infraestrutura.

O apuro das grandes empreiteiras por causa da Operação Lava Jato é outra fonte de dúvidas. Por ora, não há restrição legal à participação das construtoras investigadas no escândalo, mas os processos abertos pela Controladoria-Geral da União contra 29 empresas por desfalques na Petrobras podem excluí-las de negócios com o setor público. Uma saída contra essa barreira seriam os acordos de leniência das companhias com a CGU, mas até agora só cinco manifestaram interesse. Entende-se a cautela geral. A leniência implica a admissão de culpa, o que poderia liquidar com as esperanças dos executivos de se livrar de penas no âmbito criminal dos processos. Na terça-feira 9, os procuradores atuantes na Lava Jato pediram 30 anos de cadeia para cinco dirigentes da OAS, sinal

Em oferta. Ferrovias, aeroportos e estradas, antigos e novos, serão leiloados. Apenas um terço dos projetos saíria do papel no mandato de Dilma



Seu País

da disposição do Ministério Público em obter punições exemplares.

Uma tentativa de contornar o enroscado foi proposta há alguns meses a autoridades federais por três advogados de São Paulo. O ressarcimento à Petrobras seria feito com a estatização de uma parte do controle acionário da empreiteira e posterior leilão das ações a investidores privados. A solução encerraria os processos na CGU, e nenhuma empresa teria de admitir culpa. O governo não demonstra, porém, entusiasmo com a ideia. Ao contrário. Teme deixar na opinião pública a impressão de proteger empreiteiros acusados de corrupção. Diante do imbróglio, a União parece ter encontrado uma saída para viabilizar a realização das novas obras. Se as grandes construtoras correm o risco de ser proibidas de assinar contratos com o setor público, bastaria tirá-las da linha de frente da concessão. Elas seriam contratadas depois, pelos consórcios vencedores dos leilões, um negócio 100% privado. A ideia foi apresentada sem alarde

Dúvidas: o acesso ao **financiamento** e a situação das **empreiteiras**

por Barbosa logo depois do anúncio do pacote. O ministro simpatiza também com outra opção, a de que os consórcios reúnam empreiteiras menores. Uma experiência semelhante realizada em 2013 deu certo, quando um trecho da BR-050 entre Minas Gerais e Goiás foi arrematado por uma sociedade de nove pequenas construtoras.

Interesse e capacidade das empreiteiras de menor porte para tocar as futuras obras existem, segundo o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, José Carlos Martins. O governo deveria incentivar a democratiza-



ção do setor, acredita, e o PIL é uma oportunidade para tanto. A CBIC entregou a autoridades federais, Barbosa incluído, um documento com 16 sugestões capazes de facilitar a presença de construto-

INFRAESTRUTURA EM DEBATE

CARTACAPITAL REÚNE ESPECIALISTAS EM SÃO PAULO

CartaCapital reúne, na segunda-feira 15, em São Paulo autoridades, empresários e especialistas para debater a importância dos investimentos em infraestrutura no atual momento da economia. Entre os palestrantes confirmados está o ministro de Minas e Energia, Eduardo Braga. O cerne da discussão será o novo pacote de concessões anunciado na terça 9 pela presidenta Dilma Rousseff e analisado pelo repórter André Barrocal na reportagem que prece-

A seguir, a programação completa do seminário Infraestrutura – Motor do Crescimento*:

8h Credenciamento e welcome coffee
9h Boas-vindas CartaCapital
9h10 Infraestrutura: O Motor do Crescimento
Edinho Araújo – Ministro da Secretaria de Portos
João Martins da Silva Jr. – Presidente da Confederação Nacional da Agricultura (CNA)
Fernando Sarti – Diretor do IE da Unicamp
11h Energia: Os Desafios do

Crescimento
Carlos Eduardo de Souza Braga – Ministro de Minas e Energia
Luiz Pinguelli Rosa – Diretor da Coope
Mauro Borges Lemos – Diretor-presidente da Cemig
14h Transportes: O Brasil Rumo Para uma Matriz Menos Desequilibrada?
Carlos Cavalcanti – Diretor-titular do Deinfra da Fiesp
Diogo Berger – Diretor de Project Finance do Santander
Paulo Resende – Coordenador do núcleo de logística, supply chain e infraestrutura da Fundação Dom Cabral
16h Pré-sal: Como Criar Riqueza para a Indústria Nacio-

nal com Exploração Gradual da Camada?
Oswaldo Pedrosa – Diretor-presidente da Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. – Pré-sal Petróleo
Fátima Giovanna Coviello Ferreira – Diretora de Economia e Estatística da Abiquim
Daniel Becker – Sócio da Bain & Company

*Temas e palestrantes sujeitos a alteração

O ministro Braga confirmado





Novos tempos. O BNDES de Coutinho terá um papel menor. Mas a turma acima não ri por causa disso

ras médias. Dois exemplos: dividir lotes de rodovias em trechos menores e aceitar a própria obra como garantia bancária, no lugar de garantias patrimoniais. “Nosso modelo histórico é concentrador, só grandes empreiteiras conseguem tocar uma obra de mil quilômetros”, afirma Martins, que considera o plano atual melhor do que aquele oferecido em 2012.

Resta saber se a declarada tentativa de Dilma de virar a página e colocar o País novamente no caminho do crescimento será capaz de dissipar o pessimismo no empresariado. Para o economista Antônio Correa de Lacerda, a opção está correta, pois atacar as carências imediatas na área de infraestrutura terá reflexos positivos a médio e longo prazo. O Brasil vai se preparar para ser uma economia mais qualificada e competitiva no futuro, afirma. O problema, pondera, são



ações em outra área do próprio governo com potencial de sabotar as boas intenções do PIL. O plano para emissão de debêntures, cita, está ameaçado pela alucinante taxa de juros do Banco Central, de 13,75%. “A anomalia dos juros representa uma grande restrição à expansão do mercado de capitais”, alerta Lacerda, que, no entanto, aposta no êxito do plano. “Vai despertar interesse do setor privado, sim. Embora haja atratividade nos títulos públicos, é sempre saudável para os investidores diversificar as aplicações. É pegar ou largar para estrangeiros.”

A CUT, maior central sindical brasileira, considera o programa mais do que bem-vindo. A paralisação da economia derrubou a última casamata da ascensão social vivida pelos brasileiros de baixa renda na última década. O desemprego está em alta e os reajustes salariais, em baixa. É urgente, define Vagner Freitas, presidente da entidade, a retomada do crescimento. “Os trabalhadores ainda estão melhor do que na era FHC. Mas a CUT alerta: se o governo não mudar a política econômica, não poderemos mais dizer isso. A CUT é frontalmente contra o ajuste fiscal do Levy.”

No Planalto e no PT, aposta-se em um alívio político com o lançamento do programa. Líder do partido no Senado, Humberto Costa comemora, enfim, a “virada de página”. “Nosso programa de governo não é de ajuste.” De acordo com o ministro das Comunicações, Ricardo Berzoini, encerrado o ajuste e com o crescimento de volta à pauta, “os ministros estarão mais livres para fazer a disputa política, fundamental a partir de agora”.

Isso não significa o florescimento de ilusões no governo. Em conversas reservadas, ministros admitem que Dilma terá de conviver com altas taxas de impopularidade por um bom tempo. O galo do desemprego, o refluxo dos salários e a sensação de que o ajuste traiu as promessas de campanha funcionam como um garrote na aprovação do governo, hoje na casa dos 10%. A situação tenderia a mudar após a eleição municipal do próximo ano. Embora tenham prometido aliviar as críticas, lideranças do PT reunidas no V Congresso da legenda em Salvador, iniciado na quinta-feira 11 (reportagem à página 40), prometem não poupar a presidenta de críticas. Andam acuadas e ansiosas. Trata-se, no caso, não só de tirar o Brasil das cordas, mas de salvar o futuro do partido. •

