

A tardia e incompleta conversão petista às privatizações

Síntese: O governo petista curvou-se com enorme atraso à participação do capital privado no desenvolvimento do país. A segunda fase do Programa de Investimento em Logística, apesar de indicar direção correta, não ousa mudanças profundas. O novo pacote recicla projetos que não avançaram nas frustradas tentativas de concessão anteriores – a etapa lançada em 2012 deu em quase nada. Além disso, a falta de previsibilidade regulatória, a crise nas construtoras e as picuinhas estatizantes do PT são empecilhos que ameaçam o sucesso das privatizações. O programa soa mais como uma carta de intenções do que como possibilidade real de melhorar a infraestrutura do país.

Com objetivo de buscar a retomada do crescimento e tentar destravar o investimento privado, cada vez mais acanhado em virtude das péssimas condições econômicas e políticas do país, a presidente Dilma Rousseff lançou em junho a segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL). A iniciativa prevê investimentos de R\$ 198 bilhões em contratos de concessão nas áreas de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. Infelizmente, constituem-se, na maior parte dos casos, em mera carta de intenções.

O novo pacote é mais uma tentativa de fazer decolar as privatizações, às quais o PT tanto amaldiçoou durante toda sua trajetória política. O novo desenho do programa ora apresentado recicla projetos que não avançaram na primeira versão do PIL, lançado em agosto de 2012. Dos cerca de 130 projetos anunciados, nada menos que 66 já constavam da fracassada etapa anterior.

A primeira fase do PIL não deslanchou, travada pelas regras intervencionistas ditadas pela presidente e sua equipe de assessores. Um exemplo de impertinência foi a tentativa de tabelar a taxa de retorno de investimentos, o que atrasou projetos e inviabilizou boa parte deles. Resultado: apenas 23% das privatizações previstas pelo governo na primeira etapa do programa foram concluídas. Na nova rodada, as condições financeiras e executivas estão tendo que ser profundamente alteradas.

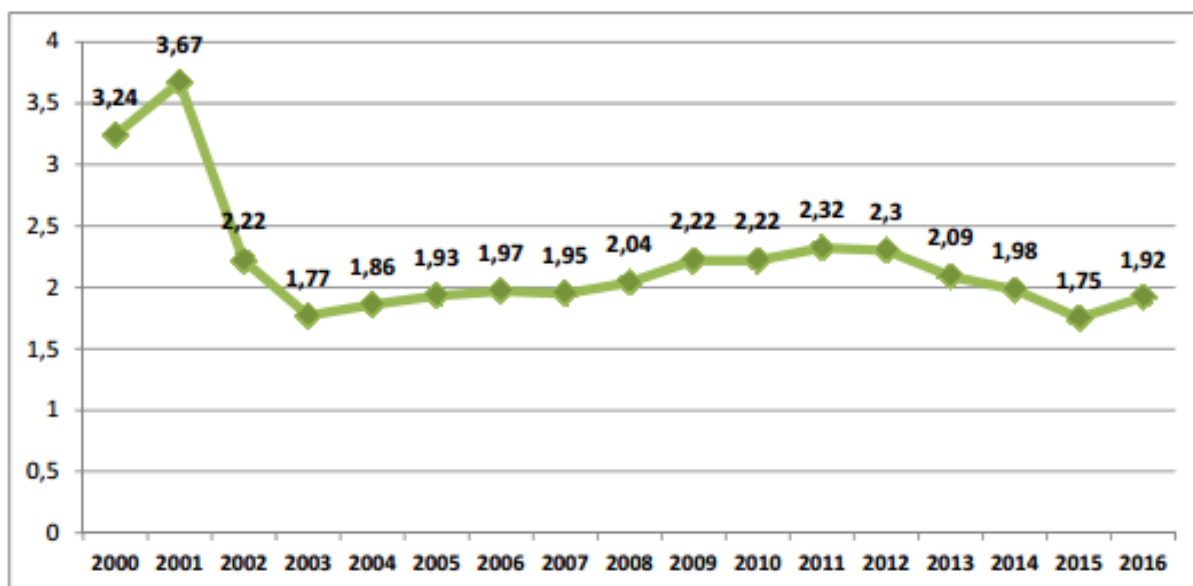
Do pacote lançado três anos atrás, apenas seis dos nove trechos de estradas foram leiloados com êxito. Dos projetos de ferrovias e portos, nenhum saiu do papel, descarrilados e naufragados num marco legal de laboratório, sem mínimas condições de parar em pé. Somente os aeroportos conseguiram relativo sucesso, ainda que parte das obras previstas não tenha ainda acontecido em Viracopos (SP), Confins (MG) e Galeão (RJ).

Em comparação com a mal sucedida versão de 2012, promete-se agora maior participação do setor privado no processo de concessão, regras menos intervencionistas e mais previsíveis e condições econômicas mais compatíveis com o risco de negócios que perduram por décadas, num país ainda muito sujeito a intempéries de toda ordem. Volta também o modelo de cobrança de outorga, adotado no governo Fernando Henrique e sepultado pela busca fracassada, pela gestão petista, da modicidade tarifária.

Incertezas e entraves

Os investimentos em infraestrutura da segunda etapa do PIL dificilmente impulsionarão qualquer retomada da atividade econômica até o fim da atual gestão. Dos R\$ 198 bilhões previstos, apenas 35% (ou R\$ 69 bilhões) têm alguma chance de tornar-se realidade até o término do mandato de Dilma. Ainda assim, na remota hipótese de vingarem, o impacto dos investimentos do programa na economia será ínfimo: cerca de R\$ 17 bilhões anuais num país que investe, em média, R\$ 1,1 trilhão a cada 12 meses.

Lamentavelmente, cacoetes estatizantes ainda permanecem, gerando prejuízo aos cidadãos. Nos aeroportos, estuda-se agora reduzir a participação da combalida Infraero, mas não a sua ausência completa dos consórcios. Projetos mirabolantes, como foi o caso do trem-bala na primeira rodada, também estão presentes. A obra mais cara do pacote (R\$ 40 bilhões) é a chamada Ferrovia Bioceânica, que ligaria o Rio ao Peru e para a qual nem projeto há, exceto um difuso interesse chinês. A obra sofre fortes ressalvas, inclusive ambientais, por conta do alto custo de construção para cruzar a Cordilheira dos Andes. É mais um elefante branco para sorver dinheiro público de um Estado falido.



Fonte: Consultoria Pezco Microanalysis. 2015 e 2016: Estimativas.

Mais do que as cifras envolvidas - de resto tímidas, dadas as necessidades nacionais - chamam atenção as indefinições que ainda cercam o PIL, envolvendo taxas de retorno, regras para financiamentos do BNDES, prazos para aprovação ambiental e taxas de juros, entre as mais relevantes. Outro entrave é a ausência de planejamento. Em relatório recente, o Tribunal de Contas da União alertou que o bilionário programa de expansão da malha ferroviária anunciado pelo governo não estipula claramente custos, riscos e benefícios.

As obras do PIL 2 só devem começar a ser licitadas, na melhor das hipóteses, no ano que vem. Entre os 15 trechos de rodovias, por exemplo, 11 ainda não têm sequer estudos prontos. A morosidade dos investimentos em infraestrutura implica perda de competitividade e custos elevadíssimos para o país. Somente com a demora em concretizar novos investimentos em portos, por exemplo, o país poderá deixar de exportar R\$ 220 bilhões em quatro anos, calcula a Associação Brasileira de Terminais Portuários. É um desperdício inaceitável.

Desde 2011, os investimentos em infraestrutura como proporção do PIB estão em queda livre no país. Neste ano, incluindo públicos e privados, devem recuar a 1,75% do PIB, pior marca desde 2003. O resultado é insuficiente até mesmo para manter as já combatidas condições atuais existentes no país. Enquanto isso, concorrentes do Brasil estão quilômetros à frente: na Tailândia, investe-se 15% do PIB em infraestrutura; na China, 13%; na Índia, 6%; e no Chile, 5%, para citar apenas alguns casos.

O mais recente ranking do Fórum Econômico Mundial sobre qualidade da infraestrutura no mundo põe o Brasil numa sofrível condição: desde o início da gestão Dilma caímos quase 40 posições e passamos a ocupar apenas o 120º lugar entre 146 países analisados. Em consequência, em razão da deficiência da infraestrutura, as empresas brasileiras gastam, em média, 13% da sua receita com despesas de logística, praticamente o dobro das concorrentes americanas, segundo a Fundação Dom Cabral. Perdemos competitividade.

A decolagem das privatizações

Demorou muito para o PT reconhecer o papel central da iniciativa privada como agente de transformação da infraestrutura nacional. Os aeroportos são exemplos visíveis de que, em mãos privadas, podem produzir resultados bem melhores do que se estivessem sob a tutela do Estado. Em pouco mais de três anos, os primeiros terminais concedidos receberam R\$ 13,4 bilhões em investimentos, e os resultados são, de modo geral, positivos, na forma de modernização e ampliação de pistas e instalações de passageiros.

O Brasil tem muito a ganhar se houver disposição da atual gestão em abraçar uma agenda vigorosa de privatizações. A consultoria Bain & Company calcula que o governo poderia levantar R\$ 290 bilhões só com a venda de estatais. É um caminho saudável para tornar o Estado mais eficiente e diminuir as despesas públicas. O novo pacote de concessões avança em relação à realidade atual, mas não ousa o suficiente para indicar mudanças mais profundas. A verdade é que o governo curvou-se com enorme atraso e de maneira

tanto incompleta quanto envergonhada à necessidade de maior participação do capital privado nos investimentos voltados ao desenvolvimento do país.

O PIL 2 segue o mesmo receituário dos programas dos governos Lula e Dilma, tais como o esquecido PAC: é uma mera reciclagem de projetos, com cifras mirabolantes, recheado de obras sem planejamento e com prazos e condições irrealistas. Além disso, a atual crise de confiança também prejudica o pacote de logística. Fazer concessões demanda credibilidade na política econômica e estabilidade nas regras do jogo, condições e compromissos que o PT sempre desprezou. Enquanto estes entraves não forem superados, o país persistirá na dependência de um Estado falido e incapaz de fazer as vezes de motor do crescimento, como insistem os ideólogos petistas.

“Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV” é uma publicação mensal do Instituto Teotônio Vilela.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA – www.itv.org.br

SGAS 607 Edifício Metrópolis - Sala 225 . CEP: 70.200-670 . Brasília (DF) . Tel.: (61) 3424-0556 / 3424- 0557 / 3424-0558 . Fax: (61) 3424-0515 . facebook.com/instituto.teotoniovilela . @ITV_Oficial