

Revista Exame – 31/10/2012

Edição 1027 - Nº 21 - Ano 46

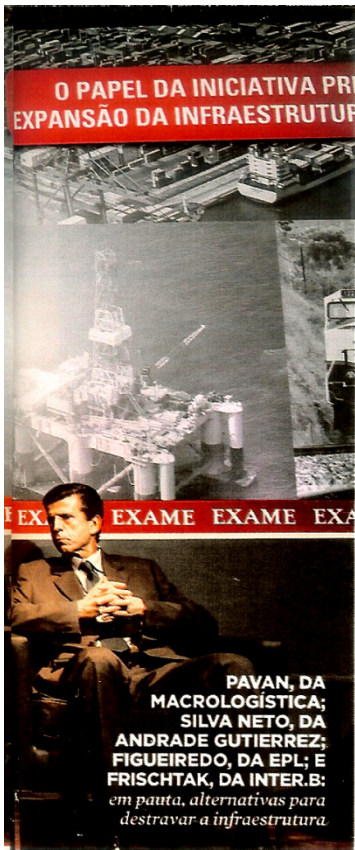
O Diabo está nos detalhes



# O DIABO ESTA NOS DETALHES

O governo finalmente entendeu que não consegue ampliar a deficiente infraestrutura do país sem a iniciativa privada. Falta planejar direito e decidir de vez como vai passar o bastão, concluíram os participantes do EXAME Fórum, no Rio de Janeiro

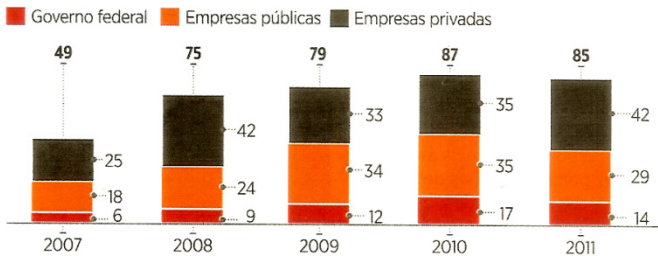
**ALEXANDRE RODRIGUES E DANIEL BARROS**



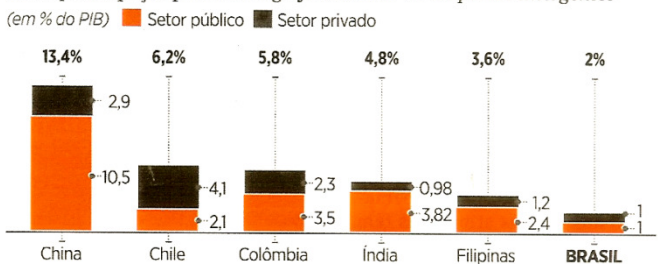
## O TAMANHO DO PROBLEMA

Os investimentos em infraestrutura no Brasil estão em torno de 2% do PIB. Para um crescimento sustentado da economia, seriam necessários ao menos 4%

Investimento em infraestrutura (em bilhões de reais correntes)



Tradicionalmente, o investimento em infraestrutura é na maior parte público, mas a participação privada é significativa em vários países emergentes



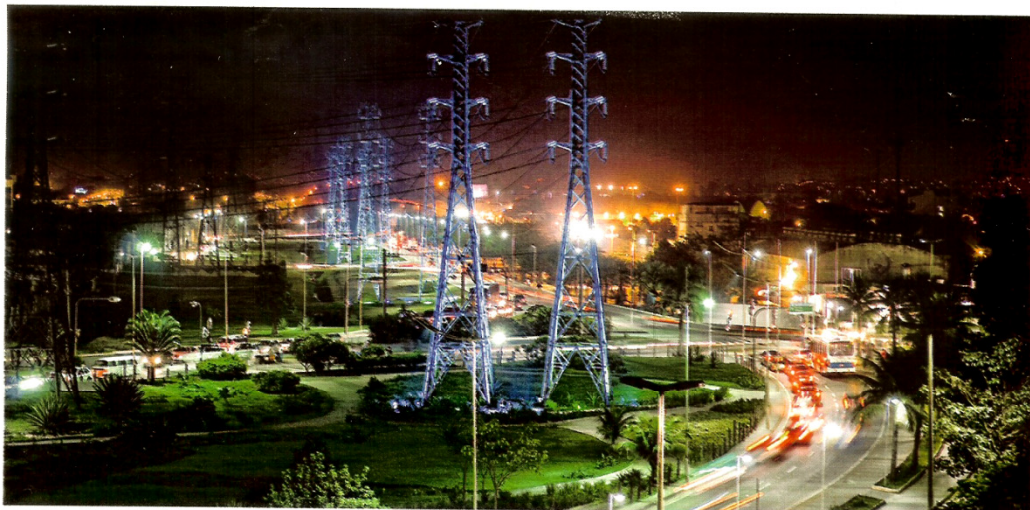
Fontes: Inter.B Consultoria. Elaboração com base em informações de empresas abertas (públicas e privadas), SIAFI, CNI, Ipeadata, Banco Central e cálculos e estimativas próprios

**O DIAGNÓSTICO É TÃO ANTIGO QUE JÁ VIROU CLICHÊ.** A infraestrutura acanhada mina a competitividade da economia brasileira. O governo parece finalmente ter entendido que não conseguirá sanar sozinho um déficit de investimentos estimado em 400 bilhões de reais. A presidente Dilma Rousseff anunciou um pacote inicial de concessões de 133 bilhões de reais em setembro e criou mais uma estatal — a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) — para dirigir o processo. Mesmo com as boas intenções, há detalhes que atrapalham a relação entre público e privado. Picuinhas ideológicas, burocracia, indefinições regulatórias e dúvidas, muitas dúvidas, adiam as decisões. Para oferecer serviços de qualidade é preciso que o investidor tenha clareza das regras, além de remunera-

ção compatível com os riscos e as responsabilidades, concluíram os participantes do EXAME Fórum realizado em 9 de outubro no Rio de Janeiro sobre o tema “O papel da iniciativa privada na expansão da infraestrutura brasileira”. Resumo da ópera: a intenção anunciada de abrir espaço para as empresas está corretíssima. Mas as coisas só vão acontecer na prática se uma série de entraves for removida. Na abertura, o presidente da EPL, Bernardo Figueiredo, disse à plateia de mais de 200 empresários e executivos que a missão da nova estatal é formar uma “prateleira” de bons projetos que possam ser postos em prática o mais rapidamente possível. “O Estado tem limitações para gerir projetos”, disse Figueiredo. “Pior, não tem a cultura de fazê-lo.” De acordo com ele, a EPL vai adiantar a licença ambiental de ferrovias e rodovias antes dos leilões.

Os debatedores dos cinco painéis alertaram que Brasília não deve tentar controlar tudo. Nas palavras de Ricardo Castanheira, vice-presidente do Grupo CCR, “o governo não pode estatizar o privado”. O melhor caminho para assegurar o equilíbrio seria dar estabilidade e independência às agências reguladoras, os xerifes do mercado por direito e dever. “Regulação é questão de Estado, não de governo”, afirmou o economista Cláudio Frischtak, da consultoria Inter.B. O ágio recorde pago em leilões como os de aeroportos mostra que dinheiro e interesse não faltam. A iniciativa privada está pronta. Mas o diabo está lá, nos detalhes, retardando toda tentativa de avanço. Como se lerá nas próximas páginas, há barreiras importantes para o investimento em todas as modalidades da infraestrutura, de estradas e ferrovias a portos e aeroportos.





**LINHAS DE TRANSMISSÃO:** as concessionárias foram obrigadas a decidir “no escuro” a renovação antecipada de concessões

rência. A ideia é boa, mas a dúvida está na capacidade da estatal — envolvida em suspeitas de corrupção — de concretizá-la. Há muita desconfiança também sobre sua competência técnica para cuidar do setor.

## ENERGIA ELÉTRICA

**O PROBLEMA:** o rompimento de contratos gerou clima de insegurança

A celeuma que tomou conta do setor elétrico desde a publicação da medida provisória nº 579, em setembro, retrata a insegurança que inibe investimentos em infraestrutura. O governo deu um prazo curto para as geradoras decidirem se querem a renovação antecipada de concessões que vencem entre 2015 e 2017 para diminuir o preço da energia em 20%, em média. Só que os valores da nova tarifa e das indenizações por investimentos não amortizados de cada concessionária só serão definidos em dezembro. “As empresas decidiram no escuro”, disse Adriano Pires, especialista do Centro Brasileiro de Infraestrutura. Para ele, a MP é

truculenta e pode comprometer investimentos em geração e transmissão, ameaçando o futuro abastecimento. A canetada da presidente Dilma, que pode terminar na Justiça, foi classificada como “um show de horrores” pelo presidente do Instituto Acende Brasil, Cláudio Sales. Ele cobrou a falta de transparência e de audiências públicas. “A medida criou dúvidas em vez de soluções.” Talvez o maior desafio, no caso da energia elétrica, seja garantir um bom retorno aos investimentos — e dissipar a insegurança reinante.

## AEROPORTOS

**O PROBLEMA:** o governo hesita sobre o papel da Infraero nas concessões

Enquanto passageiros se apertam em saguões lotados e companhias aéreas perdem tempo e dinheiro, o governo ainda tem dúvidas sobre como entregar aeroportos à iniciativa privada. Os principais terminais do país operam acima da capacidade há muito tempo, mas o governo só se mexeu quando viu apertar o calendário da Copa de 2014. Em fevereiro, privatizou os aeroportos de Brasília, Guarulhos e Campinas. O

leilão arrecadou 24,5 bilhões de reais, repassou a execução de 40% dos 7,3 bilhões de reais em investimentos previstos até a Copa e obrigou as concessionárias a ter a Infraero como sócia minoritária, com 49%. Mas o governo acha pouco — e ainda tenta manter a estatal como controladora dos aeroportos. Uma comitiva oficial esteve recentemente na Europa para propor a formação de consórcios liderados pela Infraero (51%) para gerir terminais cobiçados, como Galeão e Confins. Nenhuma grande operadora se interessou. No fórum, o presidente da Infraero, Gustavo do Vale, disse que um novo modelo está em estudo, mas sem pressa. Ele afirmou que o governo não está obcecado por ter a Infraero mandando nos aeroportos — uma ótima notícia. É possível que as autoridades estejam se rendendo às evidências: nenhuma empresa de padrão mundial quer ser sócia minoritária da Infraero, estatal envolvida em escândalos de corrupção no passado recente. Também nos aeroportos, as boas intenções do governo ainda precisam se materializar na forma de um modelo que atraia as empresas. Por ora, o diabo da indefinição continua a fazer seu trabalho. ■

*O governo finalmente entendeu que não consegue ampliar a deficiente infraestrutura do país sem a iniciativa privada. Falta planejar direito e decidir de vez como vai passar o bastão, concluíram os participantes do Exame Fórum, no Rio de Janeiro*

O diagnóstico é tão antigo que já virou clichê. A infraestrutura acanhada mina a competitividade da economia brasileira. O governo parece finalmente ter entendido que não conseguirá sanar sozinho um déficit de investimentos estimado em 400 bilhões de reais. A presidente Dilma Rousseff anunciou um pacote inicial de concessões de 133 bilhões de reais em setembro e criou mais uma estatal - a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) - para dirigir o processo. Mesmo com as boas intenções, há detalhes que atrapalham a relação entre público e privado. Picuinhas ideológicas, burocracia, indefinições regulatórias e dúvidas, muitas dúvidas, adiam as decisões. Para oferecer serviços de qualidade é preciso que o investidor tenha clareza das regras, além de remuneração compatível com os riscos e as responsabilidades, concluíram os participantes do EXAME Fórum realizado em 9 de outubro no Rio de Janeiro sobre o tema "O papel da iniciativa privada na expansão da infraestrutura brasileira". Resumo da ópera: a intenção anunciada de abrir espaço para as empresas está corretíssima. Mas as coisas só vão acontecer na prática se uma série de entraves for removida.

Na abertura, o presidente da EPL, Bernardo Figueiredo, disse à plateia de mais de 200 empresários e executivos que a missão da nova estatal é formar uma "prateleira" de bons projetos que possam ser postos em prática o mais rapidamente possível. "O Estado tem limitações para gerir projetos", disse Figueiredo. "Pior, não tem a cultura de fazê-lo." De acordo com ele, a EPL vai adiantar a licença ambiental de ferrovias e rodovias antes dos leilões. Os debatedores dos cinco painéis alertaram que Brasília não deve tentar controlar tudo. Nas palavras de Ricardo Castanheira, vice-presidente do Grupo CCR, "o governo não pode estatizar o privado". O melhor caminho para assegurar o equilíbrio seria dar estabilidade e independência às agências reguladoras, os xerifes do mercado por direito e dever. "Regulação é questão de Estado, não de governo", afirmou o economista Cláudio Frischtak, da consultoria Inter.B. O preço recorde pago em leilões como os de aeroportos mostra que dinheiro e interesse não faltam. A iniciativa privada está pronta. Mas o diabo está lá, nos detalhes, retardando toda tentativa de avanço. Como se lerá nas próximas páginas, há barreiras importantes para o investimento em todas as modalidades da infraestrutura, de estradas e ferrovias a portos e aeroportos.

## **PORTOS**

### **O PROBLEMA: o monopólio das ineficientes estatais Companhias Docas**

Mesmo com terminais geridos pela iniciativa privada listados entre os mais produtivos do mundo, os portos brasileiros seguem entre os menos eficientes por causa da gestão pública. Esta se dá por meio das Docas, estatais federais responsáveis pelas áreas comuns dos portos. Por anos deterioradas pela ocupação política, as Companhias Docas atrasam a modernização no que há de mais básico: o ir e vir. A dificuldade de acesso aos portos - por mar e por terra - foi um dos principais entraves do setor apontados no EXAME Fórum. Os atrasos na dragagem de canais para a entrada de grandes cargueiros e a falta de uma logística terrestre

complementar estão ligados à descoordenação das estatais, que se perdem na burocracia das licitações. Assim, os terminais privados veem sua eficiência prejudicada pela inoperância do entorço. "Os armadores têm altos níveis de produtividade. Difícil é fazer o navio entrar no porto", disse Carlos Alberto Botarelli, presidente da Triunfo (sócia do terminal catarinense de Navegantes). Além do fim do monopólio das Docas, o setor aguarda com ansiedade o Plano Nacional de Logística Portuária, que o governo vem adiando. E a esperança de melhoria em um dos marcos regulatórios mais confusos do país. "A insegurança jurídica inibe investimentos e dificulta a obtenção de financiamentos por parte dos terminais privados", disse José Antônio Balau, diretor das transportadoras Hamburg Süd e Aliança.

## **RODOVIAS**

### **O PROBLEMA: o risco de uma nova opção pelo barato que sai caro**

O anúncio de uma terceira rodada de concessões de rodovias, feito pela presidente Dilma Rousseff em agosto, foi recebido como um novo alento no setor. No entanto, permanece o temor de que se repita o erro dos leilões de 2007. Naquela ocasião, o governo privilegiou a menor tarifa oferecida e relegou a qualificação técnica do autor do lance. Resultado: 40% das melhorias previstas em sete estradas privatizadas não saíram do papel. O economista Raul Velloso alertou, durante o fórum, que não rale a pena o governo repetir a fórmula em busca de popularidade. Até porque a insatisfação do usuário continuará se as obras da estrada não forem feitas. "Um bom serviço tem seu preço. Buscar a menor tarifa, e não a melhor possível, pode estimular concorrentes despreparados", disse Velloso. Pelo menos um sinal foi considerado positivo nos poucos detalhes que o governo deu até agora sobre como pretende licitar 7 500 quilômetros de rodovias. A intenção é concentrar as ojas obrigatórias no início da concessão e só permitir o pedágio com 10% entregues. "São bons os modelos que premiam a rapidez na execução dos investimentos", disse Paulo Cesena, presidente da Odebrecht Transport.

## **FERROVIAS**

### **O PROBLEMA: a estatal Valec terá capacidade para criar competição?**

País de dimensões continentais, o Brasil já teve 40% de cargas transportadas por ferrovias. Isso foi nos anos 50. Nas décadas seguintes, os trilhos gradualmente cederam passagem às rodovias. A maioria das ferrovias foi estatizada e entrou em decadência. A privatização de trechos da deficitária rede federal nos anos 90 recuperou a produtividade de parte das ferrovias, mas mesmo assim elas só respondem por 12% do que o país movimenta hoje. Como cada trecho é uma espécie de monopólio de cada concessionária, a falta de competição faz com que o preço cobrado seja próximo ao do frete do caminhão. O governo decidiu retomar as concessões e usar a estatal Valec, hoje uma construtora, para vender horários de uso, estimulando a concorrência. A ideia é boa, mas a dúvida está na capacidade da estatal - envolvida em suspensões de corrupção - de concretizá-la. Há muita desconfiança também sobre sua competência técnica para cuidar do setor.

## **ENERGIA**

### **O PROBLEMA: o rompimento de contratos gerou clima de insegurança**

A celeuma que tomou conta do setor elétrico desde a publicação da medida provisória n 579, em setembro, retrata a insegurança que inibe investimentos em infraestrutura. O governo deu um prazo curto para as geradoras decidirem se querem a renovação antecipada de concessões que vencem entre 2015 e 2017 para diminuir o preço da energia em 20%, em média. Só que os valores da nova tarifa e das indenizações por investimentos não amortizados de cada concessionária só serão definidos em dezembro. "As empresas decidiram no escuro", disse Adriano Pires, especialista do Centro Brasileiro de Infraestrutura. Para ele, a MP é truculenta e pode comprometer investimentos em geração e transmissão, ameaçando o futuro abastecimento. A canetada da presidente Dilma, que pode terminar na Justiça, foi classificada como "um show de horrores" pelo presidente do **Instituto Acende Brasil, Claudio Sales**. Ele cobrou a falta de transparência e de audiências públicas. "A medida criou dúvidas em vez de soluções." Talvez o maior desafio, no caso da energia elétrica, seja garantir um bom retorno aos investimentos - e dissipar a insegurança reinante.

## **AEROPORTOS**

### **O PROBLEMA: o governo hesita sobre o papel da Infraero nas concessões**

Enquanto passageiros se apertam em saguões lotados e companhias aéreas perdem tempo e dinheiro, o governo ainda tem dúvidas sobre como entregar aeroportos à iniciativa privada. Os principais terminais do país operam acima da capacidade há muito tempo, mas o governo só se mexeu quando viu apertar o calendário da Copa de 2014. Em fevereiro, privatizou os aeroportos de Brasília, Guarulhos e Campinas. O leilão arrecadou 24,5 bilhões de reais, repassou a execução de 40% dos 7,3 bilhões de reais em investimentos previstos até a Copa e obrigou as concessionárias a ter a Infraero como sócia minoritária, com 49%. Mas o governo acha pouco - e ainda tenta manter a estatal como controladora dos aeroportos. Uma comitiva oficial esteve recentemente na Europa para propor a formação de consórcios liderados pela Infraero (51%) para gerir terminais cobiçados, como Galeão e Confins. Nenhuma grande operadora se interessou. No fórum, o presidente da Infraero, Gustavo do Vale, disse que um novo modelo está em estudo, mas sem pressa. Ele afirmou que o governo não está obcecado por ter a Infraero mandando nos aeroportos - uma ótima notícia. É possível que as autoridades estejam se rendendo às evidências: nenhuma empresa de padrão mundial quer ser sócia minoritária da Infraero, estatal envolvida em escândalos de corrupção no passado recente. Também nos aeroportos, as boas intenções do governo ainda precisam se materializar na forma de um modelo que atraia as empresas. Por ora, o diabo da indefinição continua a fazer seu trabalho.