

# Economia.

Histórias de crianças  
que se inspiram na  
carreira dos pais  
Pág.26

EDITORA:  
ELAINE SILVA  
ecferreira@redgazeta.com.br  
Tel.: 3321.8327  
agazeta.com.br/dinheiro

gazetadinheiro

## INFRAESTRUTURA

# MICO DAS CONCESSÕES

# GOVERNO SÓ AFASTA O

# INVESTIMENTO PRIVADO

Erros atrasam recuperação de rodovias, aeroportos e ferrovias

RONDINELLI TOMAZELLI  
rtomazelli@redgazeta.com.br

BRASÍLIA

A dificuldade em tirar obras estratégicas do papel ameaça o crescimento brasileiro, como revela a série de erros que o governo federal vem cometendo nas concessões à iniciativa privada. Logo na largada, praticamente todos os processos “micaram”, frustraram expectativas ou foram revistos.

Embora não generalizem as particularidades de cada leilão oferecido, especialistas ouvidos por A GAZETA listam como problema um grau elevado de improvisação e intervencionismo do governo Dilma Rousseff (PT), que assusta as empresas interessadas em lucro máximo e reticentes a uma regulação excessiva das atividades.

A impressão é que o governo vive correndo atrás do prejuízo. Um exemplo é a concessão dos aeroportos. Com poucos interessados, o Planalto decidiu mudar as regras, reduzir exigências e adiar o leilão de Confins (MG). Já o trem-bala Rio-São Paulo ninguém quis: o projeto sofre sucessivos adiamentos.

Especulava-se também que a privatização da BR 262 (ES-MG) seria atraente, mas às vésperas do leilão não apareceram interessados e o governo bate cabeça com o fracasso. Não bastasse, após cinco anos de espera o leilão de blocos do pré-sal não atraiu as gigantes mundiais do petróleo, vencendo empresas chine-

## OS FRACASSOS NOS LEILÕES



### ▲ Aeroportos

Em Guarulhos (SP), o maior terminal do país, venceu um consórcio da África do Sul, afastando operadores experientes que pudessem transferir tecnologia nessa área para o Brasil. Agora, reconhecendo erros, o governo estabelece limites para Confins e Galeão.



### ▲ Rodovias

A BR 050 teve interessados, mas a BR 262 (ES/MG) empacou: as obras seriam feitas pela concessionária na parte mineira e pelo Dnit no trecho capixaba, gerando ameaça de atraso e de qualidade inferior no Espírito Santo, e com pouca diferença de tarifa.



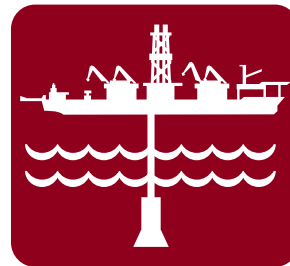
### ▲ Trem-bala

Sem interessados e com baixa atratividade da menor tarifa (modicidade), o governo financia via BNDES com juro subsidiado e quer injetar 80% do dinheiro. Isso compromete mais recursos públicos, dada a insegurança implícita num projeto de viabilidade questionada.



### ▲ Ferrovias

Especialistas alertam para o “risco Valec”: pelo novo modelo, a estatal do setor comprará toda a capacidade das novas ferrovias e, depois, venderá a terceiros. Embora isso seja feito para garantir demanda, alguns veem uma interferência indesejada no negócio.



### ▲ Pré-sal

As regras do regime de partilha e o formato do leilão teriam afastado petroleiras com foco em outros países. O governo sofreu a ausência de 4 gigantes. Com o xisto e a esperada autossuficiência dos EUA, o pré-sal não é mais o “maná, o filé mignon imaginado”, dizem analistas.

sas de olho não em reservas, mas em matéria-prima para sua produção industrial.

Por último, o Tribunal de Contas da União (TCU) questiona e exige um modelo mais claro de concessões das ferrovias. No novo marco regulatório dos portos, já há ameaças judiciais e a ministra Gleisi Hoffmann (PT-PR), que coordena o pacote de concessões, promete agora acolher parte das três mil sugestões na consulta pública em Santos (SP).

Neste enredo complicadíssimo, especialistas apontam erros políticos e de gestão somados aos de elaboração técnica. Autor do livro “Privatize já”, o economista Rodrigo Constan-

tino atribui ao ranço ideológico do PT boa parte das confusões e percalços do pacote de concessões: “O governo tem ojeriza ao livre mercado, tendo que realizar concessões e privatizações por extrema necessidade de investimentos. O fator ideológico acaba afugentando os melhores candidatos, receosos do excessivo intervencionismo”.

### CONTRATO DE RISCO

Antes do fiasco da BR 262, lembra Constantino, esse problema já havia surgido nas concessões dos aeroportos: empresas desconhecidas, menores e sem experiência, ou estatais de outros países, haviam vencido importantes leilões.

No caso de Guarulhos (SP), o maior aeroporto do país, o governo privatizou pelo maior preço interessado em arrecadar mais, mas não fez exigências mínimas de capacidade de operação.

Conforme lista a economista Ana Paula Vescovi, as críticas ao modelo de concessões referem-se à definição da taxa de retorno privado, ao desenho dos contratos e à qualidade dos projetos de engenharia. Ganha os leilões quem apresentar a menor tarifa - um incentivo implícito para lucro baixo e, numa seleção natural, para competidores menos preparados.

“A alternativa seria usar os leilões para definir - por competição - a taxa de re-

torno do investimento. Assim, ao invés do governo definir a taxa de retorno, o setor privado relevaria por meio da competição o que está disposto a oferecer, em conformidade com as condições e risco que percebe”, destaca Vescovi.

O exemplo da BR 262 tem muito a dizer, frisa a economista: os equívocos no desenho do contrato reduziram a aceitação popular, o que aumentou a expectativa de risco na execução do contrato. “O desenho adequado seria uma parceria público-privada, com o governo aportando parte dos recursos para a redução tarifária em ambos os trechos, com a execução privada”, avalia Vescovi.

Vale lembrar, acrescenta ela, que o governo somente aderiu ao modelo de concessões em larga escala após perceber a baixa e ineficiente execução direta nas obras de infraestrutura dos PACs (Programa de Aceleração do Crescimento).

Para o economista Roberto Piscitelli, houve maiores cautelas do governo evitando repetir as polêmicas privatizações do PSDB, em que tarifas altas puxaram insatisfações. “O tema é muito ideologizado. O governo tentou buscar tarifas razoáveis e frear a competição selvagem, mas houve certo conservadorismo limitando a cobrança e fixando regras rígidas e pouco atraentes”, pontua.

## INFRAESTRUTURA

## 262: fiasco no meio do caminho

**Problemas na modelagem, risco Dnit e suposto acordo marcaram fracasso**

▄ **RONDINELLI TOMAZELLI**  
rtomazelli@redgazeta.com.br

BRASÍLIA

Soa até hoje estranha a falta de empresas interessadas em administrar a BR 262. Além de problemas técnicos e do “risco Dnit”, os boatos incluem um acordo entre empresas para obter melhores condições numa segunda oportunidade.

O “deserto” do primeiro leilão faria o governo ceder nas condições. Nos casos da 262 e do trem-bala, o professor de finanças públicas Roberto Piscitelli (UnB) reitera a hipótese de combinação entre grandes competidores por mais vantagens.

O fiasco na privatização da rodovia, porém, ainda repercute em Minas Gerais, assinala o deputado opositor Marcos Pestana (PSDB-MG): “Foi um sintoma da falta de solidez e convicção do governo, que fez adesão tardia às parcerias com o setor privado. Houve intervencionismo: o governo arbitrou a taxa de retorno interna, modificou sem maiores explicações”.

Se nenhuma empresa mostrou interesse no leilão, é porque o edital tem equívocos e deformações e há problema na modelagem, frisam Pestana e o senador Ricardo Ferraço (PMDB), para quem o governo deve ter humildade para reconhecer que errou.

“É patético o ministro César Borges (PR-BA,



ZECA RIBEIRO/AGÊNCIA CÂMARA

## Oposição ataca

O deputado Marcos Pestana (PSDB-MG) critica o modelo das concessões: “O fiasco do leilão da 262 foi sintoma da falta de convicção do governo, que fez adesão tardia à parceria privada”

Transportes) nos responsabilizar. O governo estava muito senhor da razão em manter isso e nos tratava até com indiferença, mas esqueceu de combinar com o mercado e quis desafiar a lei da gravidade. O tempo e a prática mostraram nossa razão”, critica Ferraço. Para ele, cabe ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) fazer concorrência para a obra e seguir o previsto desde 2009: duplicar a 262/ES com dinheiro do PAC.

Ao culpar a bancada, o ministro quer arranjar bode expiatório para aliviar a barra do governo, mas, com tanta insegurança, esse desfecho era previsível, pontua o deputado César Colnago (PSDB): “Não foram acolhidas as sugestões capixabas

nas audiências públicas. Houve projetos técnicos mal elaborados e falta de garantia para o consórcio se o Dnit não cumprisse a duplicação em cinco anos”.

Com isso, conclui, a viabilidade da concessão ficou sob suspeita, agravada pela tarifa alta em meio à ressaca dos protestos pelo fim do pedágio da Terceira Ponte.

Se adotada uma parceria público-privada, a tarifa complementar o retorno do investimento privado, além de assegurar recursos para a posterior manutenção da rodovia, enfatiza a economista Ana Paula Vescovi: “Quanto maior o aporte de recursos públicos, menor a tarifa para os usuários de uma mesma rodovia. Pelo imprevisto, porém, não foi essa a opção adotada”.

## PETRÓLEO



“O novo modelo para exploração do pré-sal não tem justificativas técnicas, a não ser a preocupação exagerada do governo para manter o controle do processo”

**ANA PAULA VESCOVI**  
ECONOMISTA

## Gigantes fora do pré-sal em Libra

▄ A decepção com o leilão do campo do pré-sal de Libra se explica também pela renovação da matriz energética mundial e pelo surgimento do xisto, o que deixa grandes operadoras americanas e europeias reticentes diante de receitas duvidosas para os próximos anos, avalia o professor de finanças públicas Roberto Piscitelli, da Universidade de Brasília (UnB).

“Além disso, a Petrobras tem que ser operadora do bloco com 30% de participação. São regras que assustam os grandes ‘players’ privados. Não confiam nas

regras do jogo, não enxergam clareza regulatória, e não acham que o retorno será de mercado”, observa o economista Rodrigo Constantino.

A ausência de quatro petroleiras gigantes do leilão surpreendeu o Planalto e a Agência Nacional do Petróleo (ANP), que previam uma disputa mais acirrada, com cerca de 40 empresas, e não apenas as 11 que acabaram se inscrevendo.

### A CHINA

Como as gigantes privadas do setor desistiram, a tábua de salvação são as es-

tatais chinesas, menos preocupadas em retorno financeiro do que em garantir suprimento de óleo para a indústria manufatureira, já que a China cresce a elevadas taxas e não detém grandes reservas. Os chineses, assim, exportam produtos de maior valor e usam commodities importadas, como petróleo e minério.

“O caso de Libra é sintomático. Após cinco anos sem leilões somente por ranço ideológico, o governo se deu conta de que a Petrobras não tem condições, sozinha, de explorar nosso potencial de petróleo – pelo

visto, menor que o vendido na propaganda. O governo, se abre espaço para o investimento privado com uma mão, deseja controlar cada detalhe com a outra”, analisa Constantino.

Conforme especulações, haveria incerteza em relação à entrega do óleo à nova estatal do pré-sal, que cuidará dos contratos de partilha de produção, definindo o que pode ser abatido como custo operacional. A desistência das gigantes sinalizaria também maior desconfiança em relação ao país, já apontada na dificuldade do leilão de rodovias.

## CONTRADIÇÃO



“O governo precisa atrair investidores, mas não tolera essa ideia. O resultado é essa desconfiança mútua, e menos investimentos em nossa infraestrutura”

**RODRIGO CONSTANTINO**  
ECONOMISTA