



Plano de logística pode atrair média empresa e estrangeiros

Concessões. Avanços no Programa dependem de respostas do governo para questões como prazos da outorga, flexibilização do pagamento, participação pública e modicidade tarifária

Paula Cristina

São Paulo - A segunda etapa do Plano de Investimento em Logística (PIL) - que prevê investimentos de R\$ 198,4 bilhões em portos, aeroportos, ferrovias e rodovias até 2019 - não sanou as dúvidas do mercado sobre as concessões. No entanto, com a alta do dólar e a investigação das grandes empresas de infraestrutura na Operação Lava Jato, especialistas acreditam na entrada de investidores estrangeiros e empresas médias nos leilões.

"A desvalorização do real volta a tornar atraentes ativos brasileiros, e isso pode ser bem aproveitado no mercado externo. O vice-presidente Michel Temer esteve na Europa mês passado para incentivar esse pensamento. A vinda do presidente chinês ao Brasil também trouxe boas perspectivas ao mercado", diz o professor de macroeconomia da Universidade Federal do Rio de Janeiro e doutor em infraestrutura, José Henrique Castelo Franco.

Além do capital estrangeiro, o professor de regulação pública na Universidade Federal do Rio Grande do Sul e ex-conselheiro do Cade, Rogério Saldanha, apontou a possibilidade de grupos médios de infraestrutura e grandes de outros ramos da economia entrarem neste mercado. "Há duas possibilidades positivas para empresas do País: a primeira é a entrada de grupos médios, que antes não concorriam, e passam a ganhar importância em função do problema de caixa das envolvidas em investigações públicas", explicou.

A segunda opção, segundo o professor, já começou a ser desenhada na concessão da Ponte Rio-Niterói, no Rio de Janeiro, que aconteceu este ano. "A participação da JSL na corrida pela concessão mostra que o empresário brasileiro tem interesse em ampliar seus negócios. Com o estímulo certo, teremos grandes empresas de ramos distintos para participar", completou, lembrando que empresas de agronegócios, telecomunicações e indústria de base podem tentar fisgar algumas concessões. Para o sócio do escritório **Azevedo Sette Advogados, Frederico Bopp**, no entanto, as médias empresas ainda carecem de tempo para se estruturar para participar em projetos tão grandes. "Mesmo a formação de consórcios é algo que leva tempo e ainda exigirá delas esforços financeiros intensos. Players internacionais são aventados, mas o cenário econômico brasileiro, a crise institucional e os escândalos de corrupção tornam tudo menos atrativo, apesar do câmbio atrativo", diz.

Detalhes

Apesar da perspectiva alta de investimento, o receio do empresariado com as concessões continua. Sem informações sobre ampliação de prazos da outorga, flexibilização de condições de pagamento, participação pública e modicidade tarifária, empresários e analistas lamentam por falhas já vistas na primeira versão do programa, lançado em 2012. "O valor do investimento é grandioso, mas claramente foi exposto para que a presidente Dilma Rousseff fizesse as pazes com o mercado, no entanto, as dúvidas que afastavam o empresariado não foram sanadas e o risco para participar torna-se cada vez maior", afirma Saldanha.

Na visão do especialista, pela queda da confiabilidade do empresariado na economia, o governo deveria trazer mais respostas. "O projeto não deixa claro, por exemplo, quais serão as regras para as licitações ferroviárias, fatia que receberá a maior parte dos aportes previstos até 2019", completou.

A posição de Saldanha vem em linha com a vista por empresários do ramo. O advogado de uma das maiores empresas de infraestrutura do País, que falou sob condição de anonimato ao DCI, defendeu que a falta de clareza para os certames irá afastar as grandes empresas. "O governo precisa incentivar a iniciativa privada com questões como bonificação para empresas que já possuem concessão e cumprem prazos e contratos, mas nada disso foi comentado ainda", disse.

Na visão do executivo, apesar do Programa avançar em alguns aspectos (como financiamento e retorno do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES), há um receio maior por parte do mercado pela frustração com o primeiro PIL. "Acho que em 2012 o governo realmente tinha mais condições de operar. A economia estava melhor, a popularidade da presidente era alta. E muitas promessas [principalmente em portos e ferrovias] não saíram do papel, então porque saíram agora?", questiona ele.

O investimento anunciado ontem pelo governo conta com o financiamento de até 90% dos projetos ferroviários apoiados pelo BNDES. O aporte para o setor soma R\$ 86,4 bilhões e, no caso da participação do BNDES, o financiamento poderá ser de até 70% com base na TJLP mais 1,5% e 20% em taxa de mercado. Segundo o ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, o governo vai adotar modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimento em ferrovias, dependendo do trecho, que serão analisados caso a caso.

Sonho distante

Para **Frederico Bopp**, alguns pontos trazidos pelo programa são apenas previsões distantes. "Há investimentos que são mera 'expectativa'. É o típico caso da Ferrovia Bioceânica. Ela é dada como certa, mas não há estudos que possam colocá-la na seara do real. E o seu financiamento está atrelado a acenos de recursos chineses, que tampouco são firmes. Ou seja, é uma [boa] intenção, mas não passa disso", disse.

Outro argumento do advogado diz respeito ao aumento da liberdade do governo para concessões feitas mediante ao valor de outorga, ao invés das modelagens anteriores onde vencia quem oferecia o menor valor de tarifa. "Esta é uma mudança substancial de

postura, que privilegia o caixa do governo [para fins de superávit primário] e diretamente prejudica os usuários. Sem contar, que o PT foi ultracrítico ao governo Fernando Henrique Cardoso quando adotou este modelo", completou.

Segundo a presidente Dilma Rousseff, o novo plano de concessões de infraestrutura reflete a "aprendizagem" obtida desde o lançamento da primeira etapa, em 2012.

Com a proposta, segundo a presidente, haverá a elevação da taxa de investimento e tornará os serviços mais eficientes com redução do custo Brasil. "Vamos continuar garantindo segurança jurídica aos investidores com marcos regulatórios estáveis. O Brasil respeita as leis e cumpre os seus compromissos", finalizou.

São Paulo, 10 de junho de 2015. Capa/ Economia, A1 ou <http://www.dci.com.br/em-destaque/plano-de-logistica-pode-atrair--media-empresa-e-estrangeiros-id473016.html>