

» Uma estrada de oportunidades em infraestrutura no Brasil

São Paulo » 03 » 2019

Sob novo governo, o Brasil passou a seguir uma agenda econômica liberal bastante nítida, que acena com oportunidades de negócios para companhias nacionais e multinacionais.

Dentre os imensos desafios a serem enfrentados pelo presidente Jair Bolsonaro, o setor da infraestrutura tende a ser aquele com a maior capacidade de render notícias positivas em período relativamente curto de tempo.

E tudo isso devido a uma conjugação de fatores inéditos. O Brasil vive um momento em que reúne, por um lado, um número expressivo de projetos prontos para a concessão e, por outro, governantes com uma clara manifestação de tirá-los do papel com a participação preponderante da iniciativa privada.

Essa combinação de fatores demandou quase 25 anos para ocorrer, passando por quatro presidentes da República, que, com mais ou menos intensidade, reintroduziram a agenda da infraestrutura na pauta nacional.



Para dar demonstrações inequívocas sobre a intenção de ativar de vez o programa de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), o atual governo anunciou os projetos de infraestrutura como uma de suas medidas mais urgentes. A previsão é a de que, nos primeiros meses de gestão, o governo federal viabilize a concessão de 25 projetos, concretizando quase R\$ 8 bilhões em novos investimentos.

A agenda de investimentos previstos tem 193 projetos preparados pelo chamado “Programa de Parceria de Investimentos (PPI)”, carteira de empreendimentos do governo federal na qual está listado tudo aquilo que a União já concedeu ou pretende conceder em breve.

Destes 193 projetos, 124 já foram licitados, o que gerou R\$ 46 bilhões em outorgas para o caixa do Estado brasileiro. Estão agora na fase investimentos, reformas, implantações e expansões. Esses investimentos já contratados chegam a R\$ 253,2 bilhões com o cumprimento do plano para cada empreendimento.

Apenas no setor de transporte e logística, os projetos previstos no PPI apontam investimentos de R\$ 111 bilhões nos próximos anos. Estão no radar, por exemplo, concessões de aeroportos e de rodovias, a construção de novas ferrovias e a oferta de terminais portuários. Só nesse segmento, o Brasil vai disponibilizar para o setor privado 59 projetos diferentes.

Isso sem falar no novo ciclo de expansão do setor elétrico, com novas hidrelétricas, termelétricas, parques eólicos e solares e linhas de transmissão. A profunda crise econômica que derrubou o Produto Interno Bruto brasileiro por dois anos freou a demanda por energia, mas a retomada do país exigirá, em pouco tempo, uma maior capacidade de produção e de transmissão.

Um aspecto importante é que os programas de concessão de infraestrutura não são exclusividade do governo federal. Vários Estados da federação

estão preparando programas similares. Entre os exemplos, estão São Paulo, governado por João Doria (PSDB), também alinhado com o pensamento liberal e de direita. Doria quer imprimir novo ritmo ao programa de concessões, aprofundando a velocidade e a amplitude dos contratos.

O Estado de São Paulo prepara a aceleração dos programas de concessão de metrô, a renovação das concessões de rodovias e a privatização do Porto de São Sebastião. Em fevereiro, Doria anunciou o lançamento de um novo lote de concessões de rodovias. O plano do governador é entregar ao setor privado 1.201 quilômetros de vias por 30 anos e obter investimentos de R\$ 9 bilhões.

Doria também trabalha com a perspectiva de mobilizar o governo Bolsonaro a também conceder os projetos federais no Estado de São Paulo. Ele já pediu a inclusão, na carteira de concessões e privatizações do governo federal, de alguns ativos importantes localizados em São Paulo, como a Ceagesp (principal entreposto de abastecimento do país) e o Porto de Santos (o maior da América Latina), também administrado pela União. A agenda de Doria inclui ainda a privatização da Hidrovia Tietê-Paraná, principal corredor de exportação de commodities agrícolas entre o Centro-Oeste e o Porto de Santos.

Doria não é o único governador a encampar essa agenda econômica mais liberal. A plataforma de concessões e privatizações também faz parte dos planos de outros políticos eleitos.

Em Minas Gerais, Romeu Zema, empresário que entrou recentemente na política, prepara o Plano de Mobilidade Urbana. A ideia do governador mineiro é colocar em marcha um ousado projeto de retomada do metrô de Belo Horizonte, que está paralisado há anos. Já o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, também quer reativar um projeto de metrô para Porto Alegre. Wilson Witzel, governador do Rio de Janeiro, anunciou que pretende montar um programa de concessões de 12 rodovias no Estado. O plano é entregar à iniciativa privada 719,2 quilômetros de estradas.

Convém ressaltar, entretanto, que o programa nacional de concessões de infraestrutura está mais maduro do que os planos estaduais, exceção feita a São Paulo – que possui uma tradição maior nesse campo. Isso significa que os projetos estaduais que devem ser postos em concessão talvez não possuam o grau de detalhamento que existe na esfera federal. De toda forma, ainda que haja níveis distintos de maturidade, a mudança política é notória.

NOVA AGENDA ECONÔMICA

A agenda liberalizante que emergiu nas eleições de outubro de 2018 tem como principal fiador o “superministro” da Economia, Paulo Guedes, que reuniu sob o seu poder a estrutura de outros

“O Estado de São Paulo prepara a aceleração dos programas de concessão de metrô, a renovação das concessões de rodovias e a privatização do Porto de São Sebastião”

ministérios extintos e que conta com amplo apoio de Bolsonaro.

Ligado à chamada Escola de Chicago, Guedes promete reduzir o tamanho do Estado Brasileiro e privatizar tudo o que for possível. O governo de direita de Jair Bolsonaro saiu das urnas com o slogan “mais Brasil, menos Brasília”.

O governo tem boa probabilidade de êxito ao tocar esse plano, sobretudo se forem considerados os projetos específicos de infraestrutura, e não somente a privatização de companhias estatais.

Nesse campo das estatais, a resistência política tem outra configuração, outra força. O governo federal possui atualmente 135 companhias estatais, de vários tamanhos e tipos. Ao menos 51 (ou 38%) não podem ser privatizadas sem a aprovação do Congresso Nacional, o que exigirá duas votações na Câmara dos Deputados e duas no Senado Federal. Para isso, é necessário grande apoio político. Na lista dos desafios mais difíceis, estariam empresas como os Correios, o Banco do Brasil ou a Caixa Econômica Federal.

A despeito disso, Guedes já anunciou que espera arrecadar US\$ 20 bilhões com a execução do plano de privatizações de estatais em 2019. É uma aposta alta e que vai testar a capacidade de o governo traduzir em votos no Congresso o apoio para a agenda que apresentou ao país durante a eleição de 2018.

A probabilidade de êxito é bem mais clara em relação às concessões de rodovias, de terminais portuários e aeroportos, entre outros. Muitos dos projetos prontos estão na lista de concessão desde o “Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)”, ainda no governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A crença, portanto, de que as concessões devem deslançar deriva exatamente disso: o programa de concessões ganhou corpo num governo à esquerda e foi encampado com vigor pelo atual governo de direita. São peculiaridades típicas de um País que cansou de viver o eterno gap entre a demanda e a oferta de infraestrutura.

Para um país que enfrenta com frequência travas no crescimento econômico, aportes maciços de capital na modernização e na adequação da infraestrutura significam também uma perspectiva de crescimento. Investimentos consistentes em infraestrutura podem oferecer ao país um avanço econômico de 2%, 3% e, em situações mais especiais, de até 4% ao ano.

DEMANDA HISTÓRICA POR INVESTIMENTOS

Investir em infraestrutura já não é mais uma questão de opção para o Brasil, mas de necessidade, diante dos imensos gargalos que enfrenta.

Na área de logística de transporte, essencial para escoamento das safras recordes do agronegócio brasileiro, 64% da carga é transportada ainda por

caminhões, modalidade mais cara e poluente, contra apenas 18% de participação das ferrovias e 5% das hidrovias.

A infraestrutura urbana de saneamento é outro exemplo de setor que demanda investimentos urgentes. Nesse campo, há diferenças abissais no Brasil, em que há localidades com nível de saneamento de primeiro mundo e outras com indicadores similares aos dos países mais pobres do globo. Para termos uma ideia: 17% dos brasileiros ainda não têm acesso à água tratada; 38% da água potável que sai das estações de tratamento são perdidas na distribuição e não alcançam as casas dos brasileiros; no total, 56% do esgoto não recebe qualquer tipo de tratamento.

No setor elétrico brasileiro, a falta de planejamento levou o país, no início da década passada, a um inédito período de racionamento de energia, quando a indústria, o setor comercial e os consumidores residenciais foram obrigados a um corte compulsório de 20% no consumo.

Concessões e parcerias público-privadas já foram dogmas de fé no Brasil, inclusive em partidos de direita e de centro-direita. Hoje, nem partidos de esquerda ou aqueles denominados do “campo progressista” rejeitam totalmente os programas de concessão ou parcerias público-privadas para a transferência de projetos.

Iniciado no governo do PSDB, em meados dos anos 1990, o movimento de privatizações e concessões avançou muito. Problemas regulatórios ainda existem, mas já ocorreram muitos progressos nos marcos legais.

Os governos do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva e da ex-presidente Dilma Rousseff, ambos do PT, ajudaram a montar no Brasil um marco regulatório, que, se não perfeito, oferece razoável nível de estabilidade e pode agora ser a base para uma marcha mais acelerada. Ambos os governos promoveram programas de concessão, em leilões disputados para rodovias, aeroportos, usinas hidrelétricas, linhas de transmissão, entre outras áreas. Com novos ajustes, o governo Bolsonaro promete imprimir um novo ritmo aos projetos.

QUEM SAI NA FRENTE

Para os investidores brasileiros e estrangeiros interessados nas oportunidades que se abrem com o programa de privatizações e concessões do Brasil, o desafio vai além da conquista dos projetos.

Os processos de abertura ao investimento privado envolvem uma série de requisitos das companhias e fundos de investimento. Em primeiro lugar, é preciso contar com um real entendimento e acompanhamento do cenário brasileiro (político, econômico e setorial). O país possui uma intrincada rede de regulações, burocracias e características peculiares no campo da infraestrutura e da economia. Não é um país fácil para se investir. As condições mudam com relativa rapidez.

Além disso, em muitos casos, um investimento em infraestrutura vai requerer um projeto complementar de gestão de reputação, que engloba desde ações de assuntos públicos e advocacy até a apresentação de credenciais para a opinião pública, de modo a criar um ambiente favorável aos novos administradores privados.

Após a conquista de uma concessão, tem-se outro desafio: o de construir apoios e relacionamentos, essencial para implementação e avanço do empreendimento. Rodovias, ferrovias, portos, aeroportos têm um grau imenso de intersecção com inúmeros públicos (comunidades, colaboradores, representantes sindicais, políticos, mídia, para citar alguns exemplos). Assumir um projeto pressupõe o entendimento do contexto local onde o ativo de infraestrutura está inserido e os possíveis desafios existentes pela frente. E, ao mesmo tempo, de se estabelecer uma interlocução positiva e construtiva com todos os públicos envolvidos no dia a dia da operação.

O fato é que o Brasil acena, nos dias de hoje, com oportunidades concretas em infraestrutura. Quem estiver bem preparado saberá transitar com os maiores êxitos nesta estrada.

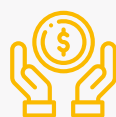
PIPELINE BRASIL



59

Projetos em marcha
no **setor de transporte
e logística**

INVESTIMENTOS PREVISTOS



R\$ **111,8**
bilhões

**CONCESSÕES
DE AEROPORTOS**



17 projetos
R\$ 3,52 bilhões

SETOR FERROVIÁRIO



12 projetos
R\$ 55,39 bilhões

SETOR PORTUÁRIO



22 projetos
R\$ 3,6 bilhões

**SETOR DE TRANSPORTE
TERRESTRE**



8 projetos
R\$ 49,34 bilhões

Fonte: PPI



Cleber Martins Diretor Geral da LLORENTE & CUENCA no Brasil. É jornalista e advogado, com vasta experiência no setor de comunicação no Brasil. Durante 15 anos, ocupou diferentes cargos na Folha de S. Paulo, incluindo editor de negócios e editor-adjunto de economia. Com trajetória executiva na área de comunicação corporativa, tem atuado em projetos, nacionais e internacionais, para as principais empresas do setor privado do país, na construção de reputação, prevenção e gestão de crises, inovação, treinamentos e consultoria de reputação. Formado pela USP (jornalismo e direito), também possui MBA em Informações Econômico-Financeiras e extensão em ciências políticas e relações governamentais.

clebermartins@llorenteycuenca.com



Agnaldo Brito Gerente de comunicação em infraestrutura da LLORENTE & CUENCA no Brasil. É formado em comunicação social com especialização em Energia pelo Laboratório de Jornalismo da Universidade Estadual de Campinas (Labjor/Unicamp). Trabalhou por mais de 20 anos nas principais redações da imprensa brasileira, entre as quais Gazeta Mercantil, O Estado de S. Paulo e Folha de S. Paulo. Como jornalista, cobriu temas ligados ao setor de infraestrutura no Brasil e no exterior. É especialista em vários segmentos da infraestrutura, como rodovias, portos, aeroportos, mobilidade urbana e energia. Na comunicação corporativa tem atuado como especialista na comunicação estratégica para o setor de infraestrutura.

abrito@llorenteycuenca.com

d+i desenvolvendo ideias

LLORENTE & CUENCA

Desenvolvendo Ideias é o Departamento de Liderança através do Conhecimento da LLORENTE & CUENCA.

Porque estamos testemunhando um novo modelo macroeconômico e social. E a comunicação não fica atrás. Avança.

Desenvolvendo Ideias é uma combinação global de relacionamento e troca de conhecimentos que identifica, se concentra e transmite os novos paradigmas da comunicação a partir de uma posição independente.

Porque a realidade não é preta ou branca existe **Desenvolvendo Ideias** na LLORENTE & CUENCA

www.desenvolvendo-ideias.com
www.revista-uno.com.br

