

Brasil

Infraestrutura Atrasos em leilões de concessões impedem avanço maior

Investimento em grandes obras pode atingir 2,5% do PIB no ano

Tainara Machado e Vanessa Jurgenfeld
De São Paulo

Apesar dos atrasos nos leilões de concessões, os investimentos em infraestrutura devem subir em 2014. Dependendo do cálculo, é possível que o montante investido em grandes obras alcance 2,5% do PIB neste ano, levemente superior ao observado em 2013.

Embora não apresentem a mesma tendência dos investimentos no país de forma geral, que estão em queda, economistas destacam limitações desses aportes em infraestrutura, que estiveram até agora muito mais focados em transporte rodoviário do que em outros modais. As ferrovias, por exemplo, não saíram do papel.

Como os leilões estão praticamente paralisados neste ano, algumas consultorias cortaram suas estimativas de avanço da infraestrutura neste ano. A Inter.B, por exemplo, reduziu a estimativa desse tipo de investimento em 2014, de R\$ 131,7 bilhões para R\$ 130,2 bilhões, embora como proporção do PIB esse resultado represente uma alta de 2,51% para 2,54% por causa da atividade mais fraca. Já a LCA Consultores calcula que o investimento em infraestrutura tenha subido de 2,5% em 2013 para 2,6% no primeiro semestre deste ano como proporção do PIB. A LCA não fez projeção para o ano como um todo. A Pezco Microanalysis, por sua

vez, traça um quadro mais pessimista e estima que o investimento em infraestrutura neste ano será de 2% do PIB, ligeiramente menor do que os 2,1% do ano passado.

De acordo com estudo da Inter.B, que será divulgado nesta semana no Fórum Nacional, no Rio, se confirmados os 2,54% do PIB, ele será superior ao que ocorreu nos últimos anos. Os autores do estudo, Claudio Frischtak e Katharina Davies, porém, veem os dados com ceticismo. Frischtak ressalta que a maior parte dessa alta tem a ver com a revisão para baixo do denominador. A consultoria prevê alta nominal de 6% do PIB neste ano contra previsão anterior, mais otimista, de 8,13%. Isso fez com que subisse a proporção dos investimentos em infraestrutura em relação ao PIB. Além disso, foi revisado para baixo, em 1,1%, o valor dos investimentos previstos, por atrasos em obras como as do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

"Se você pensa em recursos públicos, o que o BNDES emprestou e o quanto o governo se endividou, mesmo assim se avançou muito pouco", crítica Frischtak. Nos cálculos da Inter.B, somente o investimento do segmento de transportes avançará em 2014. Os demais setores como saneamento, energia e telecomunicações ou encolhem ou permanecem estáveis em relação ao que foi investido em 2013 como proporção do PIB.

Frederico Turolla, sócio da Pezco e professor da Escola Superior de

Propaganda e Marketing (ESPM), avalia que o governo apostou em infraestrutura logística, principalmente rodovias, em detrimento de outros segmentos, como energia elétrica e telecomunicações. Diz que "o país não precisaria escolher, mas o ambiente macroeconômico piorou e as incertezas no marco regulatório limitaram opções".

Para Turolla, o modo como foi feita a renovação dos contratos de concessões de energia em 2012, por exemplo, reduziu os investimentos no setor, que caíram de 0,9% do PIB naquele ano para 0,7% em 2014, de acordo com as estimativas da Pezco. As projeções da Pezco para transporte indicam estabilidade dos investimentos em 0,6% do PIB.

De qualquer forma, Turolla diz que o país perdeu uma "chance de ouro" de mudar a cara dos projetos levados adiante no Brasil e seguiu com o "rodoviarismo" que há décadas marca o desenvolvimento nacional. "A regulamentação excessiva mudou a dinâmica da alocação de recursos, que era mais privada e flexível, e a tornou engessada", afirma. O marco regulatório é a principal razão pela qual os projetos de ferrovias, que deveriam somar R\$ 100 bilhões de investimentos nos próximos anos, não foram sequer a leilão até agora, ressalta.

Braulio Borges, economista-chefe da LCA, critica a demora na execução dos projetos. Ele calcula que entre 2013 e 2014 foram

contratadas obras que somam aproximadamente R\$ 120 bilhões, dos quais cerca de dois terços terão impacto sobre a economia nos próximos cinco anos. Além dos trechos rodoviários, estão na lista a concessão dos aeroportos do Galeão, no Rio de Janeiro, e de Confins, em Minas Gerais, além de parcerias público-privadas nos Estados, como a linha 6-Laranja, do metrô em São Paulo. "Temos outros quase R\$ 60 bilhões que ainda não foram contratados, mas que poderiam ter impacto no PIB neste ano, o que gera alguma frustração, e outros R\$ 100 bilhões que só vão começar a partir de 2015", diz.

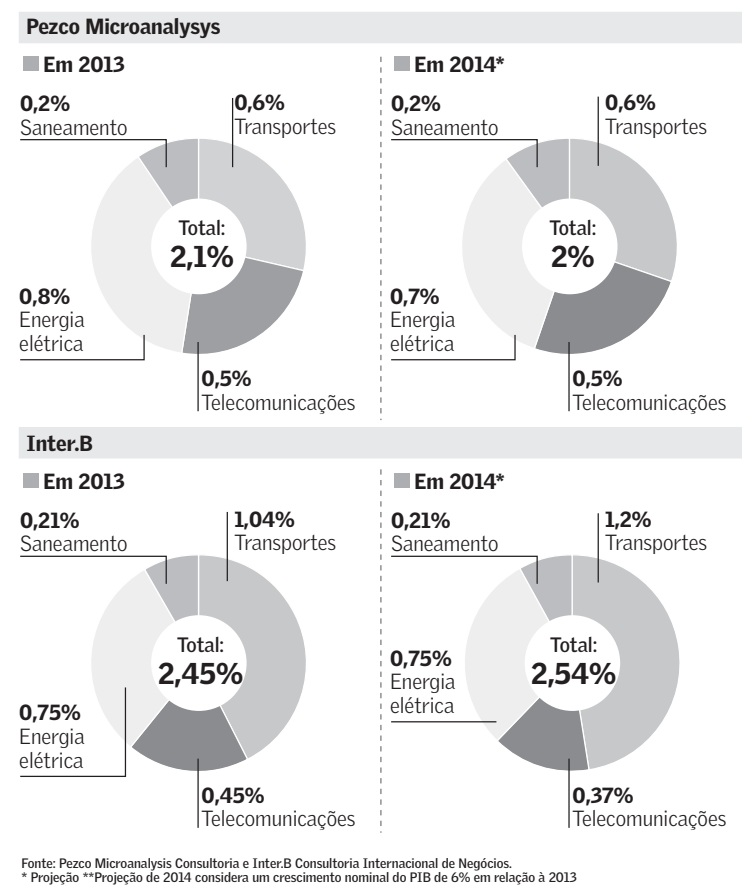
Os analistas lembram ainda que o país ainda está longe de investimentos em infraestrutura que correspondam a 4% do PIB, o que seria mais adequado e poderia alavancar o crescimento econômico de forma mais consistente.

Turolla, da Pezco, acredita que o país perdeu uma oportunidade de financiamento importante para incrementar sua infraestrutura em um ambiente marcado por forte liquidez internacional. Com oferta de capitais menor daqui para frente, com a normalização da política monetária nos Estados Unidos, o economista acredita que dificilmente o país conseguirá chegar a 4% do PIB em projetos de infraestrutura.

Para Frischtak, da Inter.B, para sustentar um crescimento do PIB de 4% ao ano, o que hoje seria na

Aposta em infraestrutura

Evolução dos investimentos por ramo de atividade - Em % do PIB



Fonte: Pezco Microanalysis Consultoria e Inter.B Consultoria Internacional de Negócios. *Projeção **Projeção de 2014 considera um crescimento nominal do PIB de 6% em relação à 2013

sua avaliação acima do potencial do país, mas alcançável com "reformas" na economia, os investimentos em infraestrutura deveriam ser de 4,5% do PIB.

Borges, da LCA, avalia que os atrasos nos leilões, com pouco investimento em portos e nenhum em ferrovias até agora, reduziram o impacto de curto prazo do Programa de Investimento em Logística. Para ele, deve demorar um pouco mais, possivelmente 2018, para que o investimento em infraestrutura se aproxime de 4% do PIB.

Borges avalia que o Brasil investiu 2,6% do PIB em infraestrutura no primeiro semestre, mas pondera que os dados podem ter

sido levemente inflados por causa da finalização das obras da Copa do Mundo. Ainda assim, diz, outros indicadores, como o consumo de asfalto, apontam para um ano melhor para o segmento de transportes, com alta de 31% entre janeiro e julho deste ano, após crescimento de 3,3% em 2013 e de 4,3% em 2012.

Esse avanço costuma ser maior em ano eleitoral, ressalva Borges, mas diz que o desempenho deste ano se assemelha ao de 2010 (+32%), embora o ambiente econômico seja bastante diferente. "É sinal de que o investimento em infraestrutura rodoviária não está desacelerando como o investimento industrial", afirma.

Agência questiona ferrovias por metas descumpridas

Daniel Rittner e Murilo Camarotto
De Brasília

As concessionárias de ferrovias têm praticamente ignorado o novo sistema de metas de desempenho criado pelo governo para evitar a concentração de suas atividades somente nos trechos mais lucrativos da malha federal. Seus trens estão cumprindo a movimentação mínima de cargas em apenas 189 dos 457 corredores ferroviários monitorados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Diante das evidências de descumprimento generalizado das metas, a agência abriu processos administrativos para apurar se houve mesmo irregularidades ou se o festival de problemas foi causado por falhas na prestação de contas. Duas reuniões com todas as concessionárias já foram realizadas na sede da ANTT, em Brasília, para cobrar esclarecimentos. A autarquia não descartará aplicar sanções às empresas.

O problema gira em torno das regras criadas há três anos para lutar contra o estado de semiabandono de boa parte da infraestrutura concedida à iniciativa privada. Na época, o diagnóstico do governo era de que as concessionárias só vinham explorando adequadamente cerca de 11 mil dos 28 mil quilômetros da rede

Fora dos trilhos

Concessões de ferrovias e metas de transporte de cargas

Concessionária	Onde atua	Número de trechos totais	Mínimo a ser atendido	Realizado
ALL Malha Norte	MT/MS	6	5	4
ALL Malha Oeste	SP/MS	27	24	10
ALL Malha Paulista	SP	39	35	30
ALL Malha Sul	RS/PR/SC/SP	104	93	36
Estrada de Ferro Carajás (EFC)	PA/MA	11	9	2
Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM)	ES/MG	29	26	23
Ferrovias Centro-Atlântica (FCA)	SE/RJ/SP/MG/GO/DF	90	81	31
Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste)	PR	1	1	0
Ferrovias Norte-Sul (FNS)	MA/TO/GO	7	6	0
Ferrovias Tereza Cristina (FTC)	SC	7	6	7
MRS Logística	RJ/SP/MG	85	76	41
Transnordestina	MA, PI, CE, RN, PB, PE, AL	51	45	5

Fonte: ANTT

de trilhos. Em mais de metade da malha existente, considerada menos rentável, o tráfego não chegava nem a um trem por dia.

Para reverter esse quadro, as ferrovias ganharam novas metas de desempenho — que é medido em toneladas transportadas por quilômetro útil (TKU), unidade de referência no setor. As metas, que eram estabelecidas para o conjunto da malha operada por cada concessionária, passaram a ser definidas para cada um dos corredores ferroviários dentro de uma mesma concessão. Com isso, imaginava-se que as empresas deixariam de privilegiar as regiões de maior demanda, inviabi-

lizando pequenos usuários de escoar sua produção pelos trilhos. A realidade, entretanto, parece diferente. De todas as concessionárias, a única que cumpriu rigorosamente as metas foi a Ferrovias Tereza Cristina, que atua em Santa Catarina. Mesmo assim, o desempenho foi considerado uma exceção pela ANTT, já que a empresa transporta principalmente carvão mineral — insumo que alimenta as usinas térmicas no Estado e cuja demanda disparou em meio à crise do setor elétrico.

Até as maiores concessionárias, como a América Latina Logística (ALL) e a MRS Logística, tiveram performance duvidosa.

No caso da malha sul da ALL, que tem 7.265 quilômetros de extensão, a movimentação de cargas superou o mínimo exigido em apenas 36 dos 104 trechos monitorados. Na MRS, isso ocorreu em 41 dos 85 corredores ferroviários. Os números se referem a 2013 — o primeiro ano efetivamente monitorado pela ANTT.

A agência reguladora preferiu adotar uma postura de cautela diante desse cenário. "Tivemos uma conversa aqui e chegamos à conclusão de que havia algo errado. Não era razoável acreditar que todas as concessionárias, exceto uma, tenham descumprido a meta. Então decidimos chamá-

las aqui", diz o diretor da agência Carlos Fernando do Nascimento. Como não constavam dos contratos originais, as metas de desempenho por corredores ferroviários foram negociadas com as concessionárias. As metas previam que a carga mínima tem que ser transportada em pelo menos 90% do total de trechos concedidos a cada empresa — o restante configura uma espécie de margem de tolerância. "Se fica em 89%, ela já está sujeita às penalidades", explica Nascimento.

Das primeiras rodadas de conversas com as concessionárias, a ANTT deduziu apenas que houve ruídos na comunicação entre go-

verno e empresas. Isso justificaria, na avaliação preliminar da agência, uma parte da avalanche de metas não cumpridas. "O que a gente percebeu é que pode haver descumprimento, mas também há falta de compreensão das concessionárias sobre como informar essas metas", afirma o superintendente de infraestrutura e serviços de transporte ferroviário de cargas, Jean Mafra Reis.

A suposta incompreensão das empresas levou a ANTT a estabelecer um processo de readequação das metas que vão vigorar de 2014 em diante. "Temos certeza de casos em que a concessionária, na hora de pactuar a meta, não entendeu e se comprometeu com o que não poderia cumprir", acrescenta o superintendente.

Em outras situações, a suspeita é de que o descumprimento não se deve a "ruídos" na comunicação, mas possíveis casos de concessões que, intencionalmente, assumiram metas que não poderiam atender, com o objetivo de "reservar" capacidade nos trechos. Nascimento garante que a ANTT não permitirá às empresas "sentar em cima" da capacidade não utilizada e que o espaço livre poderá ser oferecido no mercado. A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, que reúne as concessionárias, não quis se pronunciar sobre o assunto.

País perde 1,5% do PIB por ano com fluxo ilegal de divisas

Rodrigo Pedrosa
De São Paulo

O Brasil perdeu, em média, o equivalente a 1,5% do Produto Interno Bruto (PIB) ao ano entre 1960 e 2012 com a entrada e a saída de dinheiro do país de maneira ilegal, de acordo com o estudo "Brasil: Fuga de Capitais, Fluxos Ilícitos e Crises Macroeconômicas, 1960-2012", que será divulgado hoje pela Global Financial Integrity (GFI), organização de pesquisa e consultoria sediada em Washington.

Os autores do trabalho chamam a atenção para o fato de os dados serem considerados extremamente conservadores, já que quase a totalidade (92,7%) do flu-

xo ilegal estimado é oriundo do comércio de bens.

No total do período, o estudo estima que os fluxos financeiros ilícitos provenientes do Brasil somaram US\$ 401,6 bilhões, com as somas crescendo ano a ano, conforme o comércio exterior do país foi se expandindo. De US\$ 310 milhões ao ano na década de 1960, as saídas ilícitas alcançaram US\$ 14,7 bilhões anuais na década passada. O movimento ganhou impulso ainda maior nos três últimos anos estudados (2010 a 2012), quando as saídas alcançaram US\$ 33,7 bilhões.

O montante mapeado deixou o país por duas vias principalmente, de acordo com Dev Kar,

economista-chefe da GFI e economista-sênior do Fundo Monetário Internacional (FMI): sub ou superfaturamento de transações. "O faturamento indevido no fluxo de comércio é o meio mais usado para se transferir dinheiro para fora do Brasil ilicitamente", afirma Kar. Na média da GFI, esse tipo de transação ilegal corresponde a cerca de 80% dos fluxos financeiros ilícitos ao redor do mundo.

A GFI também afirma que o Brasil tem se mostrado relutante em enfrentar os problemas relacionados à fuga de capitais e às saídas ilícitas de recursos, e recomenda a adoção de duas medidas pelo governo para coibir esse tipo de manobra, que drena re-

ursos do Estado e enfraquece a economia. A primeira é a promoção de uma maior transparência em transações financeiras internacionais e nacionais. A segunda é a intensificação de esforços com outros governos para aumentar a cooperação para que sejam fechados os canais nos quais fluem os capitais ilícitos no comércio exterior.

As duas ações devem incluir medidas legais mais robustas contra o faturamento indevido no fluxo de comércio, como a instituição da transparência na titularidade de empresas. "De um modo geral, o Brasil tem uma infraestrutura financeira bem estabelecida, um compromisso sólido com a governança democrá-

tica e muitas das leis e procedimentos necessários para coibir fluxos financeiros ilícitos", diz Joshua Simmons, assessor para políticas da GFI e que trabalhou na seção de políticas do estudo.

Entretanto, as vantagens que a economia brasileira possui para combater o fluxo financeiro ilegal, ainda na visão de Simmons, não são suficientes para mudar o quadro verificado nas últimas cinco décadas se não houver maior vontade política na adoção integral das medidas propostas.

Como esse tipo de mapeamento possui óbvias dificuldades na obtenção de dados, Kar classifica os resultados como muito conservadores, já que os modelos adotados não captam todos os

fluxos financeiros ilícitos provenientes do Brasil.

"Isso é provável, já que nas nossas estimativas desenvolvidas na metodologia não estão o faturamento indevido no fluxo do comércio de serviços, o faturamento fraudulento com base no uso de uma mesma fatura em mais de uma operação, as transações realizadas por canais informais conhecidos como redes hawala e os negócios realizados com dinheiro em espécie", diz Kar.

Ele ainda cita que não há quantificação do montante que sai do Brasil ilegalmente proveniente de atividades como tráfico de drogas e de seres humanos e via transferência abusiva de preços entre empresas do mesmo grupo.