

Documentação

Fonte: USP (Economia + Neg.)

Data: 10/8/2003 Pg. 31

Class.:

Governo monta parcerias para investir em obras

Secom-MT/Divulgação

Rodovias de Mato Grosso vão servir de exemplo para o modelo de Parceria Público-Privada

ANDRÉ SIQUEIRA
e LU AIKO OTTA

Fazendeiros da região de Nova Mutum, no interior do Mato Grosso, arregaçaram as mangas para mostrar que, além de alcançar os mais elevados índices de produtividade de soja do País (até 4.200 quilos por hectare), são também capazes de recuperar a principal via de escoamento de seus produtos, a Rodovia da Produção – estrada de chão que liga suas fazendas à BR-163, em estado não menos lastimável. O ponto de partida para a iniciativa, entretanto, veio de uma proposta do governo estadual, que ficou responsável pelo projeto da estrada e entrará também na etapa final da obra, com asfalto e sinalização. A preparação do terreno ficou a cargo dos próprios fazendeiros, que também administram a obra, financiada com sacas de soja.

O exemplo de colaboração entre produtores e governo serviu de base para o modelo da Parceria Público-Privada (PPP) que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deverá pôr em discussão amanhã, na reunião da Câmara de Infra-Estrutura, em Brasília. Dos R\$ 60 bilhões previstos no plano de investimentos do governo para a área de infra-estrutura, metade deverá vir da iniciativa privada. E o trabalho das associações de fazendeiros do Mato Grosso, responsável pela recuperação de mais de 3 mil quilômetros de estradas, é um exemplo do potencial desse tipo de parceria.

O governador do Mato Grosso, Blairo Maggi, ainda conseguiu convencer os agricultores de seu Estado e os empresários da Zona Franca de Manaus a, juntos, bancarem a pavimentação de 730 quilômetros da BR-163, no trecho entre Guarantã do Norte (MT) e Miritituba (PA). Outra associação, entre os governos do Mato Grosso, Pará e a iniciativa privada, cuidará da pavimentação do trecho entre Miritituba e o Porto de Santarém (PA).

Com isso, haverá ganho de tempo e escala para transportar a produção agrícola do Mato Grosso até o Porto de Santarém. Na outra via, os bens industrializados da Zona Franca de Manaus poderão ser trazidos por terra para o Centro-Sul do País, em vez de usar o transporte aéreo, que é mais caro.

O agricultor Alaor Antônio Zancanaro, presidente da Associação dos Beneficiários da Rodovia da Produção, conta que cerca de 150 produtores já aderiram, voluntariamente, à associação, dispostos a bancar os R\$ 26,8 milhões necessários para construir os 100 quilômetros de estrada que os separam do desenvolvimento. “Cabe a nós mostrar honestidade, eficiência e convencer a população a participar”, explica. “Teve gente que deixou de trocar o carro para colaborar com a obra.”

Os dez primeiros convênios foram assinados e algumas obras, como a da Rodovia da Produção, já foram iniciadas. Outro exemplo é o da rodovia MT-010, no trecho que liga São José do Rio Claro a Diamantino, por onde passa a BR-364. “Além de reduzir custos e valorizar as terras, vamos permitir o crescimento de pólos regionais”, diz o presidente da associação local, Luiz Carlos Ticianel.

Na obra da MT-010, os produtores colaboram com um número de sacas equivalente à extensão de suas terras ao longo da estrada, enquanto os governos do Estado e dos municípios envolvidos racham até mesmo o diesel gasto



Rodovia no Mato Grosso, que será pavimentada pelo programa de consórcios rodoviários do Estado

pelas máquinas de terraplenagem – cedidas pelos fazendeiros. “Nós mesmos lutamos pelo menor custo possível, com qualidade.”

Outro Estado que se antecipou ao PPP do governo federal foi Minas Gerais. Na região do Triângulo Mineiro, os usineiros de álcool e produtores de cana-de-açúcar ficaram responsáveis pelo asfaltamento de 276 quilômetros de rodovias que ligam 12 municípios da região ao restante do País, a um custo estimado em R\$ 80 milhões. A contrapartida, além do aumento da competitividade de seus produtos, será um desconto no pagamento do ICMS, calculado com base nas estimativas de aumento da arrecadação estadual, até o limite de 38%. “É uma experiência preliminar com base no modelo de PPP que estamos submetendo à aprovação da Assembleia Legislativa”, explica o secretário de Desenvolvimento Econômico do governo de Minas Gerais, Wilson Brumer.

O modelo também prevê a criação do Fundo de Parceria Público-Privada de Minas Gerais, onde irão desaguar as fontes de recursos – desde as dotações orçamen-

tárias até o crédito captado em instituições financeiras, passando por garantias reais que podem ser oferecidas para garantir a continuidade dos projetos. “O fundo ajudará a impedir que os recursos sejam desviados de sua fina-

lidade e as obras, paralisadas”, diz Brumer. Também foi criado um conselho gestor para acompanhar os projetos.

Fundo – A criação de um fundo nacional para os projetos de infra-estrutura vem sendo defendida em Brasília pelo presidente da Associação Brasileira de Infra-estrutura e Indústria de Base (Abdib), José Augusto Marques. Ele ressalva, porém, que a PPP não pode ser vista como “a panacéia do mundo”. “A concepção de parceria público-privada é genérica e pode abrigar várias modalidades. A participação do setor privado nas ferrovias brasileiras já é um tipo de PPP”, afirma Marques.

Para o presidente da Abdib, o mais inovador na proposta atual do governo é a possibilidade de remuneração prefixada para as concessões, desde que haja revisão dos indicadores de eficiência e dos benefícios das operações. “As parcerias vão possibilitar o uso reduzido dos recursos públicos nas obras de infra-estrutura.”

Marques lembra também que o plano Avança Brasil, do governo de Fernando Henrique Cardoso, listava projetos prioritários para o País, mas não estabelecia mecanismos que garantissem o financiamento. “Acredito que vários

projetos do Avança Brasil vão integrar o Plano Plurianual (PPA) do governo Lula”, afirma Marques, citando a Ferrovia

Norte-Sul, o Ferroanel de São Paulo, a BR-101 e o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, entre outros projetos.

Conceito de PPP é adotado em pelo menos 50 países há dez anos

O conceito de Parceria Público-Privada (PPP) começou a ser adotado internacionalmente há dez anos, mas já está presente em 50 países, segundo levantamento da consultoria KPMG. Na Inglaterra, as PPPs já correspondem a 17% dos recursos gastos em obras sociais e de infra-estrutura. O governo italiano tem, para o período de 2002-2006, um plano de gastos de € 50 bilhões, dos quais 50% virão da área privada. No Chile, as parcerias foram responsáveis por US\$ 5,4 bilhões em 36 projetos de infra-estrutura.

“O conceito já está consagrado no mundo”, diz o diretor da KPMG, Rubens Teixeira. Ele explica que as PPPs constituem um novo tipo de contrato, diferente das privatizações e das concessões, porque se aplicam também nos casos em que não é possível para a iniciativa privada explorar os serviços oferecidos, ou quando a remuneração pela cobrança de serviços não é

suficiente para cobrir os investimentos. Um exemplo foi a adoção do “pedágio sombra” nas rodovias da Inglaterra: o pagamento ao concessionário é feito diretamente pelo governo, em razão do tráfego de veículos em determinados trechos.

O diretor do Centro de Estudos em Logística da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Paulo Fernando Fleury, afirma que a atração de capital privado, por meio de um bom modelo de parcerias, é o único caminho para o Brasil conseguir levantar os R\$ 15 bilhões anuais em investimentos na área de transportes necessários para suportar um crescimento da economia na casa de 4,5% ao ano, como pretende o governo. “Para isso, é necessário também reduzir o risco regulatório e oferecer condições adequadas de retorno dos investimentos.” (A.S.)

■ Mais informações na página 3

A participação do setor privado nas ferrovias brasileiras já é um tipo de PPP

José Augusto Marques, presidente da Abdib