

Plano de logística alerta sobre custo do frete sem concessões de ferrovias

Por Daniel Rittner | De Brasília

O processo de renovação antecipada das concessões de cinco ferrovias - Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estradas de Ferro Vitória-Minas, MRS Logística e FCA - ganhou papel de destaque no novo Plano Nacional de Logística (PNL). A intenção do governo era dar mais 30 anos de contrato às concessionárias atuais, em troca de investimentos bilionários na malha, mas ainda esbarra na resistência dos órgãos de controle e até agora teve poucos avanços concretos.

O plano logístico, que oferece uma visão geral da demanda e da oferta em transportes até 2025, estabelece um cenário com e sem as prorrogações contratuais. Se esses investimentos não saírem do papel, o custo total do frete subirá R\$ 33,5 bilhões por ano e nada menos que 280 bilhões de toneladas por quilômetro útil (o volume de carga transportada vezes a distância percorrida) deixarão de seguir pelos trilhos para sobrecarregar as

estradas do país.

Em março do ano passado, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) aprovou a abertura de negociações para renovar os contratos das cinco ferrovias. A expectativa era, com isso, destravar R\$ 25 bilhões em novos investimentos no setor. Obras como Ferroanel de São Paulo, um dos maiores gargalos logísticos do país, estavam nos planos do governo. O contrato da Malha Paulista, da Rumo, seria o primeiro da fila. Há críticas, porém, do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Ministério Público Federal (MPF) ao modelo. A prorrogação das concessões tornou-se incerta.

O plano de logística, que será lançado hoje e fica aberto para contribuições da sociedade por 30 dias antes de ganhar sua versão definitiva, é muito mais amplo do que uma conjectura sobre a renovação das ferrovias. Mas, na prática, joga sobre a mesa um elemento novo nas discussões: os órgãos de controle têm criticado o custo-benefício de não esperar o fim dos contratos, que

expiram em meados da próxima década, para simplesmente relicitá-los; agora o PNL calcula o preço de não fazer absolutamente nada.

Os dados do plano ilustram o peso de fazer ou não as renovações antecipadas. Em um cenário, com os contratos estendidos, prevê-se que a participação das ferrovias na matriz de transportes aumente dos atuais 18% para 31%. Isso contempla a concessão da Norte-Sul, prevista para o segundo semestre, uma das maiores apostas do PPI neste ano. Inclui ainda a construção da Ferrogrão (entre Mato Grosso e Pará) e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (que atravessa o interior da Bahia e chega a Ilhéus) até 2025.

Em outro cenário, essas três ferrovias entram em funcionamento, mas a prorrogação das concessões fica engavetada. No caso da Malha Paulista, por exemplo, a duplicação das linhas poderia elevar a capacidade de 30 milhões para 75 milhões de toneladas por ano. Sem nenhuma renovação, a fatia do modal ferroviário na matriz também sobe, mas para apenas 21%. O custo total





estimado com fretes no país, que poderia ser reduzido para R\$ 287,3 bilhões anuais, passaria para R\$ 320,8 bilhões.

O plano, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), faz um carregamento de estatísticas de 22 entidades públicas e privadas. As estimativas de demanda e oferta, bem como indicações de empreendimentos de infraestrutura para atender às necessidades, podem ser ajustadas em tempo real. Haverá revisões semestrais. Um comitê de acompanhamento será criado.

O estudo guarda similaridades com o Plano Decenal de Energia, divulgado anualmente pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), com o planejamento do setor elétrico, bem como da área de petróleo e gás. Só que o de logística tem horizonte mais curto.

De acordo com o secretário de coordenação de projetos do PPI, Tarcísio Gomes de Freitas, o horizonte de 2025 faz com que não se trabalhe com cenários sujeitos a muitas variáveis diferentes. "Assim

conseguimos captar melhor quais são os desafios e os mecanismos para superar os gargalos identificados", afirma Freitas. Ele esclarece que as escolhas de soluções logísticas ficarão para o próximo governo. "Estamos deixando um legado, um plano orientador de políticas públicas."

Em conversa com o Valor para apresentar o plano, o presidente da EPL, José Carlos Medaglia, enfatizou que ele não é estático e pode ser ajustado - apontando os gargalos logísticos - conforme decisões de investimentos forem sendo tomadas. "O que se tem é uma ferramenta para que, a qualquer momento, o governo possa simular os efeitos de suas propostas", afirma.

Como prioridades de investimentos que ainda não estão contempladas pelo governo, o PNL destaca duas novas ferrovias: a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) e o segundo trecho da Fiol. Também prioriza a conclusão de duas rodovias (BR-080 e BR-242), além de expansões em 19 trechos rodoviários em Minas, no Sul e no Nordeste.

Temer dá uns trocados políticos ao Rio

VINICIUS TORRES FREIRE

DEPOIS DE um mês da intervenção, o governo de Michel Temer disse que vai arrumar um dinheiro para a segurança do Rio e outros estados. Levou também um mês para que os militares do Exército tivessem alguma ideia do buraco em que foram metidos, sem aviso algum. Mas há recursos federais?

Não. Nem planos, nem nada. O governo vai fazendo tudo à matroca. Diz agora que vai arrumar R\$ 1 bilhão para o Rio e R\$ 1,8 bilhão para outros estados em calamidade violenta, não se sabe bem quais, mas Pernambuco e Rio Grande do Norte parecem estar na frente da fila.

De onde vão sair esses R\$ 2,8 bilhões? De corte em outras rubricas do Orçamento, não se sabe bem quais. Ou, então, não se corta nada e o déficit cresce. Francamente, esse aumento de dívida não faz diferença. Até uns R\$ 7 bilhões de estouro extra, quase ninguém notaria, seria discrepância estatística, digamos. Mas há o teto de gastos. Mesmo que não houvesse, por que a implicância?

Porque se trata de mais uma politicagem. Quando Temer assumiu, fez demagogia com os servidores, deu reajuste. O gasto com folha subiu umas duas dezenas

de bilhões de reais em 2017, enquanto falta dinheiro para a saúde, estradas arruinadas e segurança, claro. Os fatos da vida estão, pois, evidentes.

O governo está quebrado e a dívida pública ainda cresce sem limite; é preciso fazer um acerto brutal, com muita contenção de gastos e, de preferência, com mais impostos, item do ajuste que foi vetado pela elite empresarial de Patópolis. Apesar do buraco nas contas, no entanto, foi possível arrumar umas dezenas de bilhões de reais para azeitar a política temeriana.

Para resumir, o que se está dizendo mais uma vez é que não houve acordo algum sobre prioridades de despesa, sobre a possibilidade de gastar de modo a dar uma mãozinha na recuperação e menos ainda debate sobre a divisão da conta do ajuste, que recai apenas no couro do poverão.

Voltando ao caso do Rio, os interventores do Exército dizem que R\$ 1 bilhão não cobre nem os buracos dos dentes do policiamento fluminense, nem as dívidas.

Rodrigo Maia (DEM), presidente da Câmara, interrompeu sua voltinha

de campanha presidencial para faturar politicamente a miséria da segurança no seu estado. Diz que a Câmara pode votar a volta de cobrança de contribuições previdenciárias de empresas (reoneração) de modo que parte do dinheiro possa ser usado no Rio. Ainda é cascata, conversa mole.

Esse dinheiro da reoneração cobriria parte do rombo. Só vai haver mais dinheiro para o Rio ou outros estados violentados se o déficit aumentar ou se for cortado algum outro gasto federal.

Não é o caso de dizer que não se deva gastar um tanto mais a fim de atenuar o morticínio. Quanto mais? Se é o caso, pode-se remediar algum outro desastre da administração pública? Com quanto mais gasto? Sem conversar sobre isso, a discussão fica à mercê dos interesses de Temer e Maia, candidatos por ora a ter mais de 1% nas pesquisas.

Sim, é claro que não vai haver mais discussão de nada. Maia, o liberal, largou às moscas a "agenda de reformas" no Congresso. Temer tem uns seis meses de governo, se tanto. Mas um cidadão prestante deve tomar nota dessas conversinhas revoltantes.

CONJUNTURA »**Governo capta 10 vezes
mais recursos externos**

Com nova estratégia, Cofix prioriza projetos de saneamento e urbanismo, e empréstimos somam US\$ 3,3 bilhões em 2017

» ROSANA HESSEL

Após mudar a gestão e a estratégia da Comissão de Financiamentos Externos (Cofix), órgão direcionado para coordenar os financiamentos aos governos regionais e federal junto a organismos e bancos internacionais, há um ano, o Ministério do Planejamento conseguiu aumentar o volume aprovado dos empréstimos em quase 10 vezes. A pasta preferiu priorizar projetos nos setores de saneamento e urbanismo e registrou a aprovação de US\$ 3,3 bilhões no ano passado. Volume bem maior do que os US\$ 300 milhões a US\$ 400 milhões registrados em 2016.

Conforme o secretário de Assuntos Internacionais da pasta, Jorge Arbache, o montante é mais

do que a metade dos US\$ 5,4 bilhões autorizados nos últimos cinco anos. “A mudança de estratégia ajudou a elevar a demanda por esse tipo de projeto”, disse. Arbache acrescentou que, com o novo direcionamento, a Cofix passou a fazer mais exigências nos projetos, na implementação e nos resultados. Os empréstimos são feitos com instituições como Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Corporação Andina de Fomento (CAF), que possuem garantias da União.

Neste ano, a Cofix continuará focada nos investimentos em gestão de recursos hídricos no país, incluindo ações de saneamento, abastecimento e distribuição de água. Ao todo, foram aprovados 54 projetos entre 2013 e 2017, sendo que 24 deles foram no ano passado. Para este ano, as garantias aprovadas para novos empréstimos somam US\$ 2,8 bilhões.