

Apagão logístico Estudo do Bird e BID mostra precariedade do sistema

Setor de transporte precisaria investir R\$ 30 bilhões até 2010

Daniel Rittner
De Brasília

O Brasil precisa investir R\$ 6 bilhões por ano até 2009 para recuperar sua infra-estrutura de transportes. A informação é do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, que atribui a estimativa a consultores do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em estudo ainda inédito, apresentado reservadamente a ele no mês passado.

O volume de recursos recomendado pelas duas instituições é substancialmente maior que o orçamento do ministério nos últimos anos. Desde 1995, as execuções da pasta só superaram a marca de R\$ 3 bilhões em 2001. Em 2003 e 2004, ficaram abaixo dos R\$ 2 bilhões.

A expectativa é de que o panorama comece a mudar a partir de agora, mas o compromisso fiscal do governo lança dúvidas sobre a capacidade de aplicar mais recursos. Colabora, para o ambiente de otimismo, o recente acordo entre o Brasil e o Fundo Monetário Internacional (FMI), que permite a flexibilização do cálculo de supéravit primário. Ao descontar da conta fiscal determinados investimentos, chamados de projetos-piloto, o setor de infra-estrutura ganhou recursos adicionais de US\$ 1 bilhão por ano, até o fim de 2007 — a maior parte irá para o setor de transportes. "Isso nos dá praticamente uma garantia de que, pelo menos nos próximos três anos, o orçamento atual não irá diminuir", diz o ministro.

No ano passado, com orçamen-

to executado de R\$ 1,9 bilhão, não foi possível avançar muito: restauraram-se apenas cinco mil quilômetros de rodovias e deu-se início à chamada "agenda portos", um conjunto de medidas emergenciais para facilitar o escoamento das exportações nos principais portos do país, que respondem por 87% dos embarques.

Uma das ações prioritárias foi capitalizar as empresas de construção pesada. O governo devia a essas empresas R\$ 550 milhões. Com isso, estavam descapitalizadas e sem condições de colocar as máquinas em campo, diz o ministro. A dívida foi quitada no fim de 2004, na esperança de que este fosse o ano da infra-estrutura.

Não está sendo, até agora. "O sentimento é de que as promessas do presidente Lula foram em vão", diz um grande empresário do setor. Do orçamento de R\$ 6,7 bilhões aprovado pelo Congresso, o decreto de contingenciamento publicado em fevereiro impôs um limite de gastos de até R\$ 4,2 bilhões — metade dos quais estão vinculados aos projetos-piloto acertados com o FMI.

Nascimento demonstrou irritação com o corte e seu partido, o PI, ameaçou rebelar-se. O presidente Lula determinou, então, um regime diferenciado de liberação do orçamento para o ministério. Os recursos limitados pelo contingenciamento podem ser gastos sem a preocupação com prazos.

Se o dinheiro acabar, Lula garantiu que mais verbas serão liberadas. A previsão de Nascimento é usar os R\$ 4,2 bilhões até agosto ou setembro. "Estamos abrindo

licitações quase todos os dias".

Ele acredita que terminará o ano com R\$ 5,5 bilhões — próximo do valor pedido pelo ministério quando o governo enviou a proposta orçamentária ao Congresso, sem levar em conta as emendas parlamentares. "A meta é recuperar 14 mil quilômetros de rodovias", ressalta Nascimento.

Além das estradas, o governo deu início a obras de dragagem em grandes portos, como Santos e Vitória. Os portos receberão os maiores investimentos públicos em dez anos. Por fim, o terceiro fator para afastar o risco de "apagão" logístico é a volta do Estado a grandes projetos ferroviários — o pacote para o setor deve ser anunciado na próxima sexta-feira.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aportará até R\$ 527 milhões e deverá emergir da reestruturação societária da Brasil Ferrovias com 47% a 49% das ações com direito a voto de uma nova holding, que controlará as malhas da Feronorte e da Ferroban. A capitalização visa garantir investimentos na expansão da Feronorte, que corta o Mato Grosso, facilitando o escoamento da produção agrícola.

Também partirá do governo o financiamento da Nova Transnordestina, cuja engenharia financeira final deverá sair em cerca de 45 dias, afirma o ministro dos Transportes. Duas empresas do empresário Benjamin Steinbruch — CSN e Taquari Participações —, comprometeram-se a investir R\$ 300 milhões em capital próprio e a conseguir R\$ 250

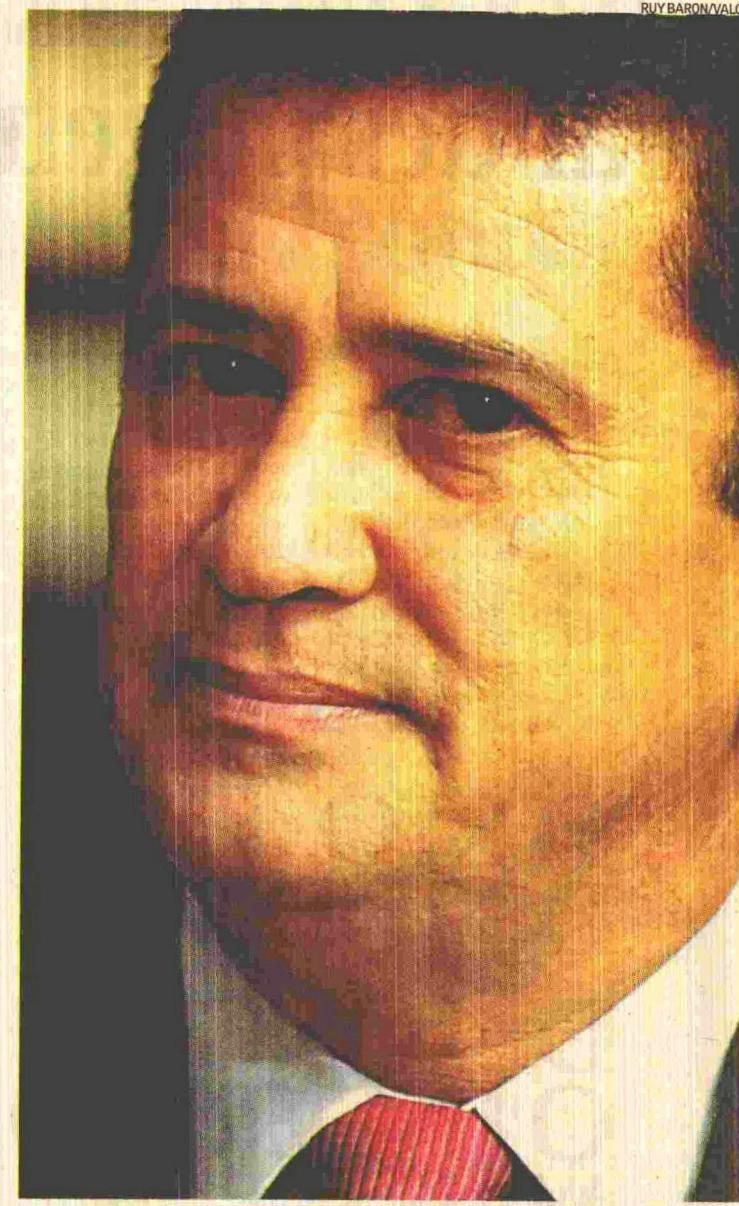
milhões de outros acionistas.

O BNDES fará empréstimo de R\$ 400 milhões. A maior parte dos recursos, no entanto, virá de dois fundos: o Finor aplicará R\$ 1,5 bilhão e o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), mais R\$ 2 bilhões em debêntures. As liberações do Finor são demoradas e podem se estender até 2013. Para acelerar as obras, o BNDES poderá fazer um novo empréstimo, utilizando as verbas do Finor como garantia.

A Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) está pronta para aprovar a reestruturação societária da Cia. Ferroviária do Nordeste (CFN), dona de 95% da Transnordestina. A CFN venderá sua participação de 95% na Transnordestina aos controladores, CSN e Taquari. Em seguida, as duas empresas farão a capitalização da Transnordestina.

A ferrovia prevê a construção de um novo trecho entre Araripina (PE) e Eliseu Martins (PI). De Araripina sairão dois ramais: um levará ao porto de Pecém (CE), remodelando e alargando trilhos já existentes em boa parte do tracado, e é avaliado em R\$ 1,5 bilhão; o outro trecho, todo em bitola larga, corta o Estado de Pernambuco e desemboca no Porto Suape, ao custo de R\$ 3 bilhões.

O governo prevê gerar 620 mil empregos diretos e indiretos, durante a obra. Segundo o projeto, a Nova Transnordestina terá capacidade para movimentar 30 milhões de toneladas de grãos por ano e transportará 2,5 milhões de passageiros anuais em vagões de dois andares.



Nascimento: previsão é de encerrar o ano com execução de R\$ 5,5 bilhões

Marcha lenta

Orçamento executado pelo Ministério dos Transportes (em R\$ mi)



Fonte: Ministério dos Transportes * Orçamento para o ano, após decreto de contingenciamento, em valores correntes