

22 SET 2003

GAZETA MERCANTIL

DÍVIDA
FINANÇAS PÚBLICAS

Falta de verbas pára obras em Minas

Estado espera recursos da Cide para quitar as dívidas com as construtoras e recuperar malha rodoviária

Durval Guimarães
de Belo Horizonte

Empresas responsáveis pela construção da gigantesca infra-estrutura, principalmente as estradas e hidrelétricas, que fizeram de Minas Gerais um dos três estados mais poderosos do País, as empreiteiras mineiras estão enfrentando grandes dificuldades financeiras por falta de obras públicas, que são as suas principais atividades.

No momento, não há rodovias estaduais em execução e, no plano federal, a única demanda consiste na conclusão da duplicação da rodovia Fernão Dias, trecho que não excede a cinquenta quilômetros de extensão.

Ao mesmo tempo, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) subordinado ao Ministério dos Transportes, deve às empresas mineiras R\$170 milhões, aproximadamente, que promete pagar até o final do ano sem, porém, se dar ao trabalho de marcar data.

Em relação ao governo esta-

dual, a situação é mais tormentosa: a dívida é superior a R\$ 82 milhões, não há prazo para pagamento e os credores sabem que parte será pago com imóveis, que pode ser tanto uma propriedade rural no norte de Minas Gerais, as instalações de uma agência do extinto Banco do Estado de Minas Gerais (Bemge) ou apartamentos retomados de mutuários inadimplentes.

Ministério dos
Transportes
deve às
empresas
mineiras R\$170
milhões

O pagamento de parte da dívida com imóveis inservíveis para o estado foi a fórmula encontrada no ano de 2000, pelo ex-governador Itamar Franco para quitar um débito de R\$100 milhões que vinha se arrastando de administrações anteriores.

Imóveis

Sem alternativas, já que o caixa do tesouro estadual estava vazio e não havia, sequer, previsão de se honrar o décimo-terceiro salário do funcionalismo, as construtoras aceitaram receber 40% do valor em imóveis e o restante em vinte parcelas, em dinheiro.

A fórmula foi interrompida por falta de recursos e de bens, quando restavam ainda duas prestações. A esse valor, que totalizavam R\$ 8 milhões em dinheiro e R\$ 4 milhões em imóveis, foi acrescido um novo débito, no valor de R\$ 70 milhões, referentes às pouquíssimas obras de engenharia construídas em 2001 e 2002, os dois últimos anos daquela gestão.

“A situação atual não poderia ser mais difícil e espero que estejamos no fundo do poço. Daqui para frente, acredito que o esforço seja, somente, o de sair do buraco”, diz muito esperançoso o presidente da seção mineira do Sindicato da Indústria da Construção Pesada em Minas Gerais (Sicepot-MG), Luís Augusto de Barros. Sua entidade, hoje, congrega 191 empresas, com 28 mil empregados.

Há trinta anos, esse era o número de trabalhadores fichados em apenas uma de suas associadas, a Construtora Andrade Gutierrez, que tinha obra em todo o mundo.

A grande rival mineira dessa empreiteira, a Construtora Mendes Jr., possuía um número semelhante de empregados para atender a demandas, algumas internacionais,

a exemplo de uma ferrovia no Iraque. Do total de 384 empresas que se filiaram ao sindicato desde o ano de 1968, quando foi criado, 101 foram à falência e 71 desativaram suas atividades.

A análise dos balanços das empresas associadas ainda em atividade revelam que, desde o ano de 1994, o faturamento médio caiu em 67,4%.

Momento de esperança

Essa esperança, que está estampada no título do editorial da mais recente edição do jornal da entidade, não oferece nenhuma garantia ao presidente e aos associados, pois há dois anos a mesma expectativa emergiu quando o governo criou a Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico, a Cide.

Esse imposto disfarçado consiste na apropriação de até 56 centavos, que são acrescidos ao preço de cada litro de combustível, dinheiro que, originalmente, seria utilizado exclusivamente em obras de infra-estrutura.

A previsão seria a de que — já em 2003 — seriam arrecadados R\$ 7 bilhões, mas esse dinheiro não foi

aplicado, pois a sua distribuição não estava regulamentada por lei.

No penúltimo dia de seu governo, o então presidente Fernando Henrique Cardoso assinou a regulamentação da lei, delegando ao Poder Executivo a livre destinação dos recursos, que foram utilizados, não para obras, mas para a formação do superávit primário negociado com o Fundo Monetário Internacional (FMI) quando da conclusão do atual acordo de empréstimo, que termina em dezembro próximo.

Os artigos que determinavam a entrega de 25% da receita para obras ambientais e o restante para a infra-estrutura foram vetados.

Verbas para rodovias

Agora, com a discussão da reforma tributária no Congresso, a expectativa é a Cide seja compartilhada, cabendo aos estados 18,75% e aos municípios 6,25% da receita.

O presidente do Sicepot-MG estima que Minas Gerais seja con-

templada com a receita de R\$ 350 milhões, somando os R\$ 150 milhões que caberão ao estado com R\$ 250 milhões de investimentos que o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) fará em suas rodovias, com os dinheiro da Contribuição.

Novos empreendimentos

Mas nada está garantido, como ele próprio admite, pois há sempre uma possibilidade de os recursos serem encaminhados ao caixa-único do governo e ali desaparecer no atendimento a despesas de um estado que tem déficit superior a R\$100 milhões mensais.

“Vamos lutar para que os objetivos da Cide sejam cumpridos, pois se esses recursos forem aplicados na infra-estrutura, todos os débitos com as construtoras serão quitados e Minas terá sua malha rodoviária completamente recuperada em cinco anos. Sem falar em outros recursos que virão para novos empreendimentos”, revela.

Parte da dívida
de R\$ 82 milhões
do governo
estadual será
paga com
imóveis