

Investimento em obras após a crise pode somar R\$ 30 bi

Programa prevê pacote com 70 empreendimentos englobando rodovias, ferrovias, portos e aeroportos

Por Taís Hirata — De São Paulo

Sampaio, do Minfra: “A retomada demandará medidas anticíclicas. Reformulamos programa com maturidade avançada” — Foto: Léo Pinheiro/Valor O Ministério de Infraestrutura planeja lançar um pacote de investimentos públicos para impulsionar a retomada da economia após a epidemia do coronavírus. Estão previstos ao menos R\$ 30 bilhões de aportes em 70 novos empreendimentos na área de transporte. As obras estão prontas para serem iniciadas, já com projetos executivos e licenças ambientais. A liberação dos recursos, porém, ainda precisa ser alinhada com Ministério de Economia.

Trata-se de um pacote que, na verdade, já estava em estruturação pela equipe de Infraestrutura. A ideia era anunciá-lo no início deste ano, dentro do programa batizado de “Pro-Brasil”. Com a crise provocada pela pandemia, porém, o lançamento foi postergado.

“A retomada do país demandará medidas anticíclicas. Aproveitamos um programa com um nível de maturidade avançado e o reformulamos, com um viés maior para obras públicas que possam ser iniciadas imediatamente”, afirma o secretário-executivo do ministério, Marcelo Sampaio, que está à frente do pacote “pós-covid” dentro da pasta.

A projeção é que a construção dos empreendimentos gere cerca de 1 milhão de empregos, ao todo. O plano prevê dezenas de obras rodoviárias, espalhadas por todo o país. Entre elas, está a duplicação de um trecho da BR-163/364, entre Rondonópolis e Posto Gil (MT), e da BR-381, entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG) - esta última é uma via que deverá ser licitada no futuro, e que, com as melhorias, deverá trazer resultados melhores no leilão, diz Sampaio.

Entre as obras aquaviárias, se destacam a dragagem do Porto de Santos (SP), do Porto de Paranaguá (PR), do Rio Madeira (AM) e do Porto de Rio Grande (RS).

No setor aéreo, estão previstas melhorias nas pistas dos aeroportos de Belém (PA) e de Foz do Iguaçu (PR), além de obras em diversos aeroportos regionais.

Em ferrovias, haverá um aumento dos investimentos destinados à construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol).

A ideia é que os R\$ 30 bilhões de investimentos sejam feitos até 2022. Para este ano, há a intenção de ampliar o orçamento em ao menos R\$ 4 bilhões - além, claro, de impedir que haja qualquer corte.

Ainda não está definido como será feita a suplementação dos recursos necessários para viabilizar as obras. Nos próximos dias, a equipe deverá se reunir com o Ministério da Economia para alinhar esse plano. No entanto, por se tratarem de medidas anticíclicas, há uma confiança de que os recursos serão liberados.

Para a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), entidade que representa grandes construtoras e concessionárias, e que tem sido um dos maiores defensores da retomada de investimentos públicos, o pacote é imprescindível para a retomada da economia. “O investimento privado é importante, mas não é só com ele que o Brasil sairá da crise”, afirma o presidente da associação, Venilton Tadini.

Para ele, a cifra de investimentos poderá ser ainda maior: os cálculos da entidade apontam que haveria espaço para um total de R\$ 30 bilhões de investimento só neste ano - a cifra inclui não apenas obras de infraestrutura, mas também de energia, desenvolvimento regional, assim como projetos dos Estados.

Além desses projetos paralisados, Tadini vê um espaço enorme para novas obras em rodovias. “Hoje, 85% da malha pavimentada está ainda sob gestão do Estado, precisando de melhorias e manutenção. Isso fora as estradas não pavimentadas. É possível fazer muito com obras pequenas e de rápida execução”, afirma.

A visão, porém, não é unânime. Para Claudio Frischtak, sócio da consultoria Inter.B e um dos maiores especialistas em infraestrutura do país, há dois grandes problemas para essa retomada de aportes públicos: além da situação fiscal frágil da União, Estados e municípios, há um histórico muito ruim de execução de projetos.

“A governança do investimento público vai do desastre à mediocridade. Hoje, temos milhares de obras paradas, metade delas por conta de um planejamento falho. Acreditar que o investimento público será a saída é desconhecer isso”, afirma. Mesmo em relação a obras paradas, ele aponta que não necessariamente o processo de retomada será simples, já que muitas delas têm estruturas abandonadas e deterioradas e projetos que terão que ser refeitos.

Ainda assim, ele reconhece que os projetos serão importantes, principalmente as obras mais simples, como as rodoviárias ou de saneamento em zonas rurais. “São empreendimentos que movimentam construtoras locais, com mão de obra e fornecedores locais. Há um ganho social muito forte”, diz.

Frischtak aponta ainda como primordial para a retomada minimizar os ruídos dentro do governo, para dar mais estabilidade política aos investidores, e promover reformas regulatórias importantes, como o novo marco legal do saneamento básico.

As melhorias regulatórias também fazem parte do “Pro-Brasil”, do Ministério de Infraestrutura. O programa é dividido em dois braços: o chamado “Ordem”, que reúne portarias, decretos e projetos de lei que visam melhorar o ambiente de negócios; e o “Progresso”, que inclui as obras públicas e concessões.

Em relação ao programa de desestatização da pasta, Sampaio afirma que segue forte, e que o interesse dos investidores privados permanece. Nesses dias de crise mais aguda e isolamento social, o ministério tem buscado entregar o máximo possível de projetos para a avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU), para garantir o andamento dos projetos.