

## » Infraestruturas, um setor em ascensão no Brasil

São Paulo » 03 » 2019

A chegada de um novo governo ao Brasil trouxe uma agenda econômica liberal que abre novas oportunidades de negócio para empresas locais e internacionais. O presidente brasileiro, Jair Bolsonaro, enfrenta grandes desafios em diferentes áreas, sendo o setor das infraestruturas o que oferece mais possibilidades de apresentar notícias positivas num período relativamente curto. Tal deve-se à conjugação de vários fatores sem precedentes.

Por um lado, neste momento, há no Brasil um número significativo de projetos prontos para serem concessionados; por outro, o país tem governantes cuja clara intenção é fazê-los avançar, sobretudo nas mãos do setor privado. Para alcançar esta combinação de fatores, foram necessários 25 anos e quatro presidentes da República, que, com maior ou menor intensidade, têm vindo a trazer novamente à ordem do dia as questões relativas às infraestruturas naquele país latino-americano.

Visando deixar clara a intenção de ativar o Programa de Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPP), o governo

anunciou que os projetos relativos às infraestruturas são uma prioridade. Prevê-se que, durante os primeiros meses de governo, sejam concessionados 25 projetos, totalizando quase 2100 milhões de dólares (8000 milhões de reais) em novos investimentos.

Os investimentos previstos dizem respeito a 193 projetos incluídos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Trata-se de uma carteira de empreendimentos do governo que inclui todos os projetos que o governo central já concessionou ou pretende concessionar em breve. Destes 193 projetos, 124 já foram lançados a concurso, arrecadando 12 mil milhões de dólares (46 mil milhões de reais) para os cofres brasileiros. Estes projetos estão atualmente em fase de investimento, reforma, implementação e expansão. Os investimentos acordados rondam os 66 mil milhões de dólares (253,2 mil milhões de reais), desde que os acordos sejam cumpridos.

Contando apenas os projetos previstos no PPI em matéria de transporte e logística, espera-se que, nos próximos anos, haja investimentos de 29 mil milhões de dólares (111 mil milhões de reais). Estão no radar, por exemplo, concessões de aeroportos e de estradas, a construção de novos caminhos de ferro e a oferta de terminais portuários. Neste último segmento, o Brasil porá à disposição do setor privado 59 diferentes projetos.

Importa referir o momento propício que vive atualmente o setor elétrico, em que se promove a construção de novas centrais hidroelétricas, termoelétricas, eólicas e solares, assim como linhas de transporte de energia. A crise económica fez diminuir o Produto Interno Bruto do país durante dois anos e baixar a procura de energia. No entanto, a recuperação do país exigirá, num curto período, uma maior capacidade de produção e de transporte de energia.

Os programas para a concessão de infraestruturas não são exclusivos do governo central. Vários estados do país preparam neste momento programas semelhantes. Entre eles está São Paulo, governado por João Doria (do PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira), empresário alinhado com o pensamento liberal e de direita. Doria



quer imprimir um novo ritmo ao programa de concessões, incidindo na velocidade e na extensão dos contratos.

O estado de São Paulo, principal centro financeiro e industrial do país, procura acelerar os programas de concessão do metro da cidade, a renovação das concessões das estradas e a privatização do porto de São Sebastião. Em fevereiro, Doria anunciou o lançamento de um novo pacote de concessões de autoestradas. O plano do governador é entregar ao setor privado 1201 quilômetros de estradas pelo período de 30 anos e obter investimentos na ordem dos 2300 milhões de dólares (9 mil milhões de reais).

Doria também procura persuadir o governo de Bolsonaro a concessionar os projetos federais no estado de São Paulo. O governador pediu que fossem incluídos, na carteira de concessões e privatizações do governo do Brasil, alguns ativos importantes, localizados em São Paulo. Entre estes estão a CEAGESP (o principal depósito de abastecimento do país) e o porto de Santos (o maior da América Latina), também administrado pelo governo central. A agenda de Doria inclui ainda a privatização da hidrovía Tietê-Paraná, o principal corredor de exportação das *commodities* agrícolas entre o Centro-Oeste brasileiro e o porto de Santos.

Doria não é o único governador que adotou uma agenda económica mais liberal. A plataforma de concessões e privatizações também está nos planos de outros políticos eleitos nas últimas eleições. No estado de Minas Gerais, Romeu Zema, empresário que entrou recentemente na política, prepara o Plano de Mobilidade Urbana. A ideia do governador mineiro é pôr em andamento um grande projeto para continuar a construção do metro da capital, Belo Horizonte, que há anos está paralisado. O governador de Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, também quer dar continuidade ao projeto de construção do metro na cidade de Porto Alegre. Wilson Witzel, governador do Rio de Janeiro, anunciou que pretende iniciar um programa de concessões de 12 estradas no estado. O objetivo é entregar nas mãos do setor privado 719,2 quilômetros de estradas.

No entanto, importa sublinhar que o programa nacional de concessões de infraestruturas tem mais maturidade do que os programas dos estados, à exceção de São Paulo, que tem uma maior tradição nesta área. Isto significa que os projetos dos Estados que serão concessionados podem não ser tão pormenorizados quanto os projetos feitos no âmbito nacional. No entanto, embora os graus de maturidade sejam diferentes, a mudança na tendência política é bem evidente.

## NOVA AGENDA ECONÓMICA

A agenda liberal que surgiu nas eleições de outubro de 2018 tem como principal promotor o «superministro» da Economia, Paulo Guedes, que granjeou o poder

“O estado de São Paulo, principal centro financeiro e industrial do país, procura acelerar os programas de concessão do metro da cidade, a renovação das concessões das estradas e a privatização do porto de São Sebastião”

antigamente detido por ministérios extintos, gozando de amplo apoio do presidente Bolsonaro. Guedes, figura ligada à Escola de Chicago, promete reduzir o tamanho do Estado, privatizando tudo o que for possível. O governo de direita saiu vitorioso das últimas eleições, proclamando o lema «Mais Brasil, menos Brasília».

A Administração tem grandes possibilidades de cumprir esta agenda, considerando especialmente os projetos centrados nas infraestruturas e não limitando os planos à privatização de empresas

públicas. O governo federal tem 135 empresas oficiais, de vários tipos e dimensões. 38 % das empresas (51) só podem ser privatizadas mediante a aprovação do Congresso Nacional. Deste modo, são necessárias duas votações na Câmara dos Deputados e duas no Senado, o que implica um grande apoio político. Entre as empresas mais difíceis de privatizar estão os Correios, o Banco do Brasil e a Caixa Económica Federal.

Apesar disto, Guedes anunciou que espera arrecadar 20 mil milhões de dólares, graças à ativação do plano de privatizações de empresas públicas durante 2019. Trata-se de uma aposta ambiciosa que porá à prova a capacidade do governo de materializar, em votos no Congresso, o apoio à agenda apresentada durante as eleições de 2018.

As possibilidades de sucesso são mais claras no que diz respeito à atribuição de concessões de estradas, terminais portuários e aeroportos. Muitos dos projetos programados fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e já foram considerados durante o governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A opinião de que se deve considerar a concessão de licenças baseia-se no facto de o programa de concessões ter ganhado força durante um governo de esquerda e ter sido apoiado pelo atual governo de direita. É uma das peculiaridades típicas de um país que se cansou da eterna lacuna entre a oferta e a procura no setor das infraestruturas.

Num país cujo crescimento económico tem sido historicamente difícil, os investimentos em infraestruturas podem traduzir-se num crescimento económico de 2 ou 3 %, podendo atingir os 4 % em situações especiais.

## PROCURA HISTÓRICA DE INVESTIMENTOS

O investimento em infraestruturas não é uma alternativa para o Brasil, mas uma necessidade, atendendo à realidade do país. Por exemplo, na área do transporte e da logística, essencial para transportar as colheitas obtidas no setor agrícola brasileiro, 64 % da carga é transportada em camiões, um meio de transporte caro e poluente. Por outro lado, apenas 18 % da carga é transportada em caminhos de ferro, e 5 % em hidrovias.

A infraestrutura urbana de saneamento é outro setor que requer investimentos urgentes. Nesta área, as

diferenças dentro do país são abismais – há locais com níveis de saneamento de primeiro mundo, ao passo que outros têm indicadores semelhantes aos dos países menos desenvolvidos. Os dados seguintes dão-nos uma ideia da situação: 17 % dos brasileiros ainda não têm acesso a água tratada, e 38 % da água potável que sai das estações de tratamento é perdida na distribuição, não chegando às casas das pessoas. No total, 56 % do sistema de saneamento não recebe nenhum tipo de tratamento.

No início da última década, houve, no setor elétrico brasileiro, um período de racionamento de energia sem precedentes, que se tornou necessário devido à falta de planeamento. Nessa altura, a indústria, o setor comercial e os consumidores domésticos viram-se obrigados a reduzir o consumo em 20 %.

As concessões e parcerias público-privadas já foram alvo de críticas no Brasil por partidos de direita e de centro-direita. Hoje, nem os partidos de esquerda, ou progressistas, rejeitam completamente estes programas.

As privatizações e concessões têm vindo a avançar, desde que o governo do PSDB lhes deu início, em meados da década de 1990. Embora ainda haja problemas regulatórios, houve um grande progresso no domínio jurídico. Os governos dos ex-presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, do Partido dos Trabalhadores, promoveram no país um quadro regulatório que, embora não sendo perfeito, oferece uma estabilidade razoável que permite trabalhar para acelerar as mudanças. Os dois líderes promoveram programas de concessão em concursos relacionados com estradas, aeroportos, centrais hidroelétricas e linhas de transporte de energia, entre outras áreas. Agora, o governo de Bolsonaro, efetuando novos ajustes, dará um novo ritmo aos projetos.

## QUEM FICA À FRENTE

Para os investidores locais e internacionais interessados nas oportunidades oferecidas pelos programas de privatizações e concessões no Brasil, o desafio a enfrentar está para além da obtenção de projetos.

Os processos de abertura ao investimento privado requerem que as empresas e os fundos de investimento cumpram uma série de requisitos. Primeiro, é necessário conhecer o contexto brasileiro (político, económico e setorial). O Brasil tem uma intrincada rede de regulamentações e questões burocráticas e outras características peculiares na área das infraestruturas e da economia. Não é um lugar onde seja simples investir, uma vez que as condições mudam, de forma relativamente célere.

Além disso, em muitos casos, os investimentos em infraestruturas terão de ser complementados com projetos relacionados com a gestão da reputação. Estes projetos vão das ações em assuntos públicos e da *advocacy* à apresentação de credenciais para a opinião pública, visando criar um ambiente favorável aos novos administradores privados.

Depois de obter uma concessão, o passo seguinte é granjear os apoios e as relações essenciais para avançar com o projeto. As estradas, os caminhos de ferro, os portos e os aeroportos afetam inúmeros grupos (comunidades, colaboradores, representantes sindicais, políticos, meios de comunicação, entre outros). Iniciar um projeto neste contexto requer a compreensão do contexto local e dos possíveis desafios a enfrentar, assim como o estabelecimento de uma relação fluida com os diferentes grupos de interesse envolvidos no dia a dia da operação.

Em conclusão, o Brasil tem atualmente grandes oportunidades no setor das infraestruturas, que darão lucro a quem estiver preparado.

# PIPELINE BRASIL

---



**59**

**Projetos em marcha no setor de transporte e logística**

## INVESTIMENTOS PREVISTOS



**26**

milhões de euros

## CONCESSÕES DE AEROPORTOS



**17**

projetos

817 mil euros

## SETOR FERROVIÁRIO



**12**

projetos

12,8 milhões de euros

## SETOR PORTUÁRIO



**22**

projetos

835 mil euros

## SETOR DE TRANSPORTE TERRESTRE



**8**

projetos

11,4 milhões de euros

Fonte: PPI



**Cleber Martins** Diretor-geral da LLORENTE & CUENCA no Brasil. É jornalista e advogado e tem uma vasta experiência no setor da comunicação no Brasil. Durante 15 anos, ocupou diferentes cargos no jornal Folha de São Paulo, incluindo editor de negócios e editor-adjunto de economia. Vindo de uma trajetória executiva na área da comunicação corporativa, participou em projetos, nacionais e internacionais, para as principais empresas do setor privado do país, na construção da reputação, na prevenção e gestão de crises, na inovação, na formação e na consultoria de reputação. Formado na USP (jornalismo e direito), também tem um MBA em Informação Económico-Financeira e estudou Ciências Políticas e Relações Governamentais.

[clebermartins@llorenteycuenca.com](mailto:clebermartins@llorenteycuenca.com)



**Agnaldo Brito** é Gestor de Comunicação de Infraestruturas da LLORENTE & CUENCA no Brasil. Formou-se em Comunicação Social com especialização em Energia no Laboratório de Jornalismo da Universidade Estadual de Campinas (Labjor – Unicamp). Trabalhou durante mais de 20 anos nas principais redações da imprensa brasileira, entre as quais a Gazeta Mercantil, O Estado de São Paulo e a Folha de São Paulo. Enquanto jornalista, abordou questões ligadas ao setor das infraestruturas no Brasil e no estrangeiro. É especialista em vários segmentos das infraestruturas, como estradas, portos, aeroportos, mobilidade urbana e energia. Na comunicação corporativa, assumiu as funções de especialista na comunicação estratégica para o setor das infraestruturas.

[abrito@llorenteycuenca.com](mailto:abrito@llorenteycuenca.com)

## **d+i** desenvolvendo ideias

LLORENTE & CUENCA

**Desenvolvendo Ideias** é o Centro de Ideias, Análise e Tendências da LLORENTE & CUENCA.

Porque estamos a assistir a um novo modelo macroeconómico e social. E a comunicação não fica atrás. Avança.

**Desenvolvendo Ideias** é uma plataforma global de relacionamento e troca de conhecimentos que identifica, agrega e analisa os novos paradigmas da comunicação a partir de uma posição independente.

Desenvolvendo Ideias é um fluxo constante de ideias que adianta os avanços da nova era da informação e da gestão empresarial.

Porque a realidade não é preta ou branca, existe **Desenvolvendo Ideias**.

[www.desenvolvendo-ideias.com](http://www.desenvolvendo-ideias.com)

[www.revista-uno.com](http://www.revista-uno.com)

