

GOLPE CONTRA O ESTADO



Em menos de dois anos, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo Temer foi responsável por um dos maiores desmontes da estrutura do Estado e das empresas estatais de que se tem notícias na trajetória do país. O programa¹ se propõe a transferir para a iniciativa privada nada menos do que 175 ativos públicos em dez setores estratégicos, totalizando 287,5 bilhões de reais.

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo Temer

Processos descoordenados e atabalhoados têm feito com que o PPI não consiga atingir suas metas e sofra críticas tanto de aliados do governo, insatisfeitos com a ineficiência e a morosidade nas vendas, quanto de opositores, que apontam como a privatização e a desnacionalização do patrimônio público colocam o Estado e a economia em situação ainda mais vulnerável.

Com base no balanço² apresentado pela Secretaria Especial do PPI, ligada à presidência da República, vejamos a atual situação do programa. O PPI envolve diversos modelos contratuais e regulatórios, tais como parcerias público-privadas (PPP), arrendamentos, cessões, concessões, desestatizações e privatizações. Tais modalidades são divididas em projetos concluídos, em andamento e em prorrogação, abrangendo os seguintes setores: rodoviário,

ferroviário, aeroportuário, portuário, distribuição de energia, transmissão de energia, geração hidrelétrica, óleo e gás, minérios e venda de outras empresas estatais e participações públicas.

Desde que foi criado, em setembro de 2016, até julho de 2018, o PPI conseguiu propor e/ou iniciar efetivamente a negociação de 91 bens do patrimônio e dos ativos públicos, 52% do proposto em número de projetos, mobilizando cerca de 144,3 bilhões de reais, 50% do esperado em investimentos. Nenhum dos dez setores estratégicos elencados como prioritários, entretanto, passou incólume aos assédios privatistas. Aliás, a combinação de muitos setores envolvidos e poucos projetos concluídos é sintoma do descompasso entre a voracidade política e a ineficiência de gestão que acompanham o programa.

1. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/publicacoes-institucionais>

2. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/projetos1#/s/Em%20andamento/u//e//m//r>

Programa de Parcerias de Investimentos - Projetos em prorrogação e modelo contratual		
Sector	Projeto	Modelo
Ferrovia	EFIC - Estrada de Ferro Carajás	Prorrogação
	EFVM - Estrada de Ferro Vitória e Minas Gerais	Prorrogação
	FCA - Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Prorrogação
	MRS Logística S.A.	Prorrogação
	Rumo Malha Paulista S.A.	Prorrogação
Portos	Terminal de Contêineres de Vila do Conde S.A. (Cosicon)	Prorrogação
	Terminal de Fertilizantes no Porto de Itaquí (MA COPI)	Prorrogação
	Terminal Portuário da IHCAI	Autorização para novos investimentos
	Terminal XXXIX de Santos S.A. (Caramuru)	Prorrogação
Geração Hidrelétrica	Pequena Central Hidrelétrica (Agro Tráfego)	Concessão comum

Fonte: PPI. Disponível em <<http://www.ppi.gov.br/projetos1#/s/prorroga%C3%A7%C3%A3o/u//e//m//r/>> Acessado em 25 de julho de 2018. Elaboração própria.

Programa de Parcerias de Investimentos - Projetos concluídos: modelo, valores e países				
Sector	Projeto	Modelo	Monte Total em R\$ (Previdenciado no Contrato)	País
Aeroportos	Aeroporto de Presidente Juscelino	Concessão comum	R\$ 200.000.000,00	Brasil
	Aeroporto de Fortaleza	Concessão comum	R\$ 1.500.000.000,00	Alemanha
	Aeroporto de Porto Alegre	Concessão comum	R\$ 100.000.000,00	Alemanha
	Aeroporto de Salvador	Concessão comum	R\$ 1.200.000.000,00	Frância
Portos	Núcleos Aeroportuários Paulista S.A.	Prorrogação	"	"
	Núcleos Aeroportuários Paulista S.A.	Prorrogação	"	"
	Terminal de Combustíveis de Santos (NTMSP)	Arrendamento	R\$ 50.000.211,00	Brasil
	Terminal de Combustíveis do Porto de Santos (NTMSP)	Arrendamento	R\$ 18.200.000,00	Brasil
	Terminal de Combustíveis de Salvador (TECOS)	Prorrogação	"	"
	Terminal de Fertilizantes no Porto de Paranaguá (TOMCAR)	Prorrogação	"	"
	Terminal de Óleo do Porto de São João del-Rei (SOMNO)	Arrendamento	R\$ 1.180.000,00	USA
	Terminal Portuário de Santa Catarina (TISC)	Prorrogação	"	"
	Terminal Químico no Porto de Itaquí (TEQUIMAR)	Prorrogação	"	"
Geração Hidrelétrica	Pequena Central Hidrelétrica (PCH)	Concessão comum	"	"
	Usina Hidrelétrica (UHE)	Concessão comum	R\$ 1.170.000.000,00	Brasil
	Usina Hidrelétrica (UHE)	Concessão comum	R\$ 2.200.000.000,00	China
Distribuição de Energia	Companhia de Distribuição de Estado de Goiás (CDEG)	Prorrogação	R\$ 2.187.000.000,00	USA
Transmissão de Energia	20 Linhas de Transmissão em 10 estados	Concessão comum	R\$ 11.000.000.000,00	Índia
	10 Linhas de Instalações de Transmissão de Energia em 10 estados	Concessão comum	R\$ 4.200.000.000,00	Brasil
	20 Linhas de Instalações de Transmissão de Energia em 20 estados	Concessão comum	R\$ 11.200.000.000,00	Índia
Óleo e Gás	1 Rodada - Bacias Exploratórias	Concessão comum	R\$ 1.400.000.000,00	USA, Inglaterra e China
	2 Rodada - Bacias Exploratórias	Concessão de direito exploratório	R\$ 1.000.000.000,00	USA e Inglaterra
	3 Rodada - Pré-Sal	Regime de Partilha	R\$ 1.500.000.000,00	USA e China
	4 Rodada - Pré-Sal	Regime de Partilha	R\$ 1.400.000.000,00	USA e Noruega
4 Rodada - Pré-Sal	Regime de Partilha	R\$ 1.150.000.000,00	USA	

(*) Os relatórios do PPI não disponibilizam dados sobre os contratos em modalidade de prorrogação.

Fonte: PPI. Disponível em <<http://www.ppi.gov.br/projetos1#/s/prorroga%C3%A7%C3%A3o/u//e//m//r/>> Acessado em 25 de julho de 2018. Elaboração própria.

Os projetos concluídos compõem apenas 14% do proposto até aqui, sendo quase a metade deles a execução de concessões nos setores de aeroportos e portos, muitas delas já previstas ou iniciadas ainda no governo Dilma.

O processo de desestatização recente, como mostra a tabela acima, está fundamentalmente concentrado no setor de petróleo e energia e se configura não apenas como um processo de privatização, mas de desnacionalização, com destaque para a intensificação

da entrada de players globais como Estados Unidos, China, Inglaterra, Alemanha, Noruega e Índia.

Algo análogo se passa com os projetos em prorrogação. Tratam-se fundamentalmente de concessões ordinárias de ferrovias e portos e, no primeiro caso, o atraso se deve à morosidade do governo em levar adiante suas próprias propostas. Já no segundo caso os obstáculos passam pelos cuidados provocados pelo escândalo dos portos envolvendo a figura de Michel Temer.

Programa de Parcerias de Investimentos - Projetos em prorrogação e modelo contratual		
Sector	Projeto	Modelo
Ferrovia	EFIC - Estrada de Ferro Carajás	Prorrogação
	EFVM - Estrada de Ferro Vitória e Minas Gerais	Prorrogação
	FCA - Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Prorrogação
	MRS Logística S.A.	Prorrogação
	Rumo Malha Paulista S.A.	Prorrogação
Portos	Terminal de Contêineres de Vila do Conde S.A. (Cosicon)	Prorrogação
	Terminal de Fertilizantes no Porto de Itaquí (MA COPI)	Prorrogação
	Terminal Portuário da IHCAI	Autorização para novos investimentos
	Terminal XXXIX de Santos S.A. (Caramuru)	Prorrogação
Geração Hidrelétrica	Pequena Central Hidrelétrica (Agro Tráfego)	Concessão comum

Fonte: PPI. Disponível em <<http://www.ppi.gov.br/projetos1#/s/prorroga%C3%A7%C3%A3o/u//e//m//r/>> Acessado em 25 de julho de 2018. Elaboração própria.

Os projetos em andamento, onde se concentra o núcleo duro do PPI, estão sendo objeto de transferência do público para o privado: cinco empresas públicas por desestatização; treze aeroportos, nove rodovias e cinco ferrovias por concessão; dezesseis atividades portuárias por arrendamento; cinco distribuidoras de energia por privatização; além da

realização de cinco rodadas de cessões de direito exploratório sobre minérios e duas rodadas de leilões de áreas do pré-sal e a sinalização de privatização do Sistema Eletrobras e outras empresas como Casa da Moeda, Loteria Instantânea Lotex e a Gestão de Rede de Comunicações do Comando da Aeronáutica (Comaer). Vejamos o quadro.

Programa de Parcerias de Investimentos - Projetos em andamento e modelo contratual		
Setor	Projeto	Modelo
Ferrovia	Concessão da EF-354 - Ferrovia de Integração Centro-Oeste	Concessão comum
	Concessão do Tramo Norte do Ferrovial da São Paulo	Concessão comum
	Ferrovia BR-151 SP, MATO DO SUL (Ferrovia Norte-Sul)	Subconcessão
	Ferrovia EF-179 MT-PA (Ferrogrão)	Concessão comum
	Ferrovia EF-334 BA (Ferrovia de Integração Oeste-Leste)	Subconcessão
Rodovia	Rodovia BR-135/202/070/SC e SC-412	Concessão comum
	Rodovia BR-153/GO-TO - Alameda do Tocantins a Anápolis	Concessão comum
	Rodovia BR-364 RO-MT - Porto Velho a Cosmópolis	Concessão comum
	Rodovia BR-640 MG-RJ - Juiz de Fora a Rio de Janeiro	Concessão comum
	Rodovia BR-101 SC - Paulo Lopes a São João do Sul	Concessão comum
	Rodovia BR-116 RJ - Alim Paraíba a BR-640	Concessão comum
	Rodovia BR-116 RJ-SP - Rio de Janeiro a São Paulo (Dutra)	Concessão comum
	Rodovia BR-364/365 MG-GO - Uberlândia a Jataí	Concessão comum
	Rodovia de Integração do Sul (BR-101/290/386/448 RS)	Concessão comum
	Aeroportos	Aeroporto Turístico de Aguiar Salles, Vitória - ES
Aeroporto de Macaé - RJ		Concessão comum
Aeroporto Gilberto Freyre, Recife - PE		Concessão comum
Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, Juazeiro do Norte - CE		Concessão comum
Aeroporto Presidente Castro Pinto, João Pessoa - PB		Concessão comum
Aeroporto Presidente João Saizena, Campinas Grande - PI		Concessão comum
Aeroporto Santa Maria, Aracaju - SE		Concessão comum
Aeroporto Zumbi dos Palmares, Maceió - AL		Concessão comum
Aeroporto Internacional Marechal Rondon, Vitória Grande - MT		Concessão comum
Aeroporto de Rondonópolis, Rondonópolis - MT		Concessão comum
Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo, Sinop - MT		Concessão comum
Aeroporto Pádua-Oswaldo Marques Dias, Alta Floresta - MT		Concessão comum
Aeroporto de Barra das Garças, Barra das Garças - MT		Concessão comum
Portos		Grandes Líquidos no Porto de Cabedelo
	Grandes Líquidos no Porto de Santos (SIS 13)	Arrendamento
	Grandes Líquidos no Porto de Santos (SIS 13A)	Arrendamento
	Contentores no Porto de Saque - PE	Arrendamento
	Veículos no Porto de Saque - PE	Arrendamento
	Terminais de GLP no Porto de Miramar - PA (BIL 05)	Concessão Onerosa
	Terminais de GLP no Porto de Miramar - PA (BIL 06)	Concessão Onerosa
	Terminais Portuários de Grandes Líquidos no Porto de Itaipava - PA	Arrendamento
	Terminais Portuários de Grãos no Porto de Paratyguá - PR	Arrendamento
	Terminal Agrícola no Porto de Saque - PE	Autorização para novos investimentos
Distribuição de energia	CEAL	Privatização
	CEPSA	Privatização
	CEBRON	Privatização
	Eletrosul	Privatização
	Amazônia	Privatização
	Boa Vista	Privatização
Transmissão de energia	Leilão 4/2018 - Concessão de instalação de transmissão	Concessão comum
Mineração	Direito mineral do Estado de Minas (7 processos)	Concessão de direito exploratório
	Direito mineral do Cuiabá, Chumbo e Zinco de Palmaciópolis (5 processos)	Concessão de direito exploratório
	Direito mineral do Carvão de Candeia (14 processos)	Concessão de direito exploratório
	Direito mineral do Cuiabá de Bom Jardim de Goiás (1 área)	Concessão de direito exploratório
Óleo e gás	1 Rodada - Pré-Sal	Regime de Partilha
	Acumulação Marginal (oferta permanente)	Concessão comum
Outros	Casa da Moeda	Desestatização
	CASIMI	Privatização
	CEASAMINAS	Desestatização
	Eletrobras	Privatização
	Loteria Instantânea LOTEX	Concessão comum
	Gestão de rede de comunicações do Comando da Aeronáutica (COMAER)	Parceria Público-Privada
Venda de participações acionárias da Infraero	Desestatização	

A justificativa oficial do governo para o desmonte das estruturas estatais é a de que a crise fiscal e a corrupção criaram um cenário que impôs como necessidade o encolhimento do Estado. Tais justificativas são contestáveis por si mesmas na medida em que desfazer um arranjo institucional de desenvolvimento é uma orientação que caminha na contramão das possibilidades de recuperação econômica do país.

No caso do governo Temer há ainda evidentes agravantes: o desmonte do Estado não veio acompanhado de melhora na situação fiscal, tampouco

de melhora no enfrentamento contra a corrupção. Ao contrário, os indicadores e escândalos dão notícia da piora nesses dois quesitos. Além disso, o descompasso entre as diretrizes políticas norteadas pela celeridade do desmonte e a operacionalização técnica marcada pela morosidade na transferência de bens públicos, acrescidas dos problemas oriundos da desnacionalização de recursos naturais estratégicos, ferem de maneira muito intensa o poder de atuação do Estado e diminuem sobremaneira os instrumentos necessários para a retomada do nosso desempenho econômico no futuro.