

ABANDONO DO COMPROMISSO COM A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

Para ampliar e modernizar a malha logística brasileira, os governos do PT adotaram a estratégia de combinar investimento público e privado. Além de acelerar o processo de melhoria desta estrutura essencial para o desenvolvimento, foi possível impulsionar o crescimento econômico e a ampliação da riqueza e do emprego.

Os governos Temer e Bolsonaro abandonaram essa estratégia, na crença de que apenas o setor privado bastava. Reduziram drasticamente os investimentos públicos e centraram a atuação do Estado na adoção de medidas para rentabilizar negócios privados ao invés de viabilizar uma estratégia de desenvolvimento para o país. Iniciaram a desregulamentação e reorganização dos marcos legais para atender a interesses paroquiais e privados, ao invés de perseguir o objetivo de aumentar a capacidade dos diversos modais de transporte.

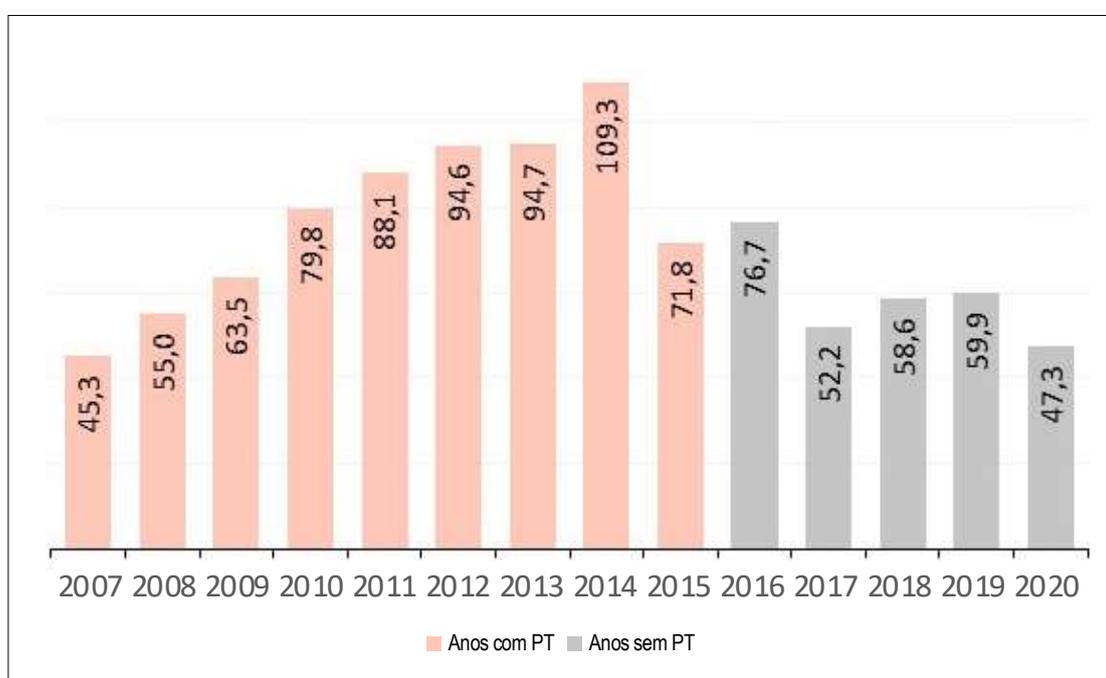
DESPREZO PELO INVESTIMENTO PÚBLICO COMO INDUTOR DO CRESCIMENTO

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi progressivamente abandonado no governo Temer e totalmente eliminado no (des)

governo Bolsonaro. A lógica de priorizar investimentos e integrar recursos da União, financiamentos dos bancos públicos e investimentos das estatais, que caracterizava o PAC, deixou de existir nestes governos.

Em decorrência, a partir de 2016, o investimento público mudou de patamar, chegando, em 2020, a apenas 40% do realizado em 2014.

GRÁFICO 1: INVESTIMENTOS DO GOVERNO FEDERAL - OGU*

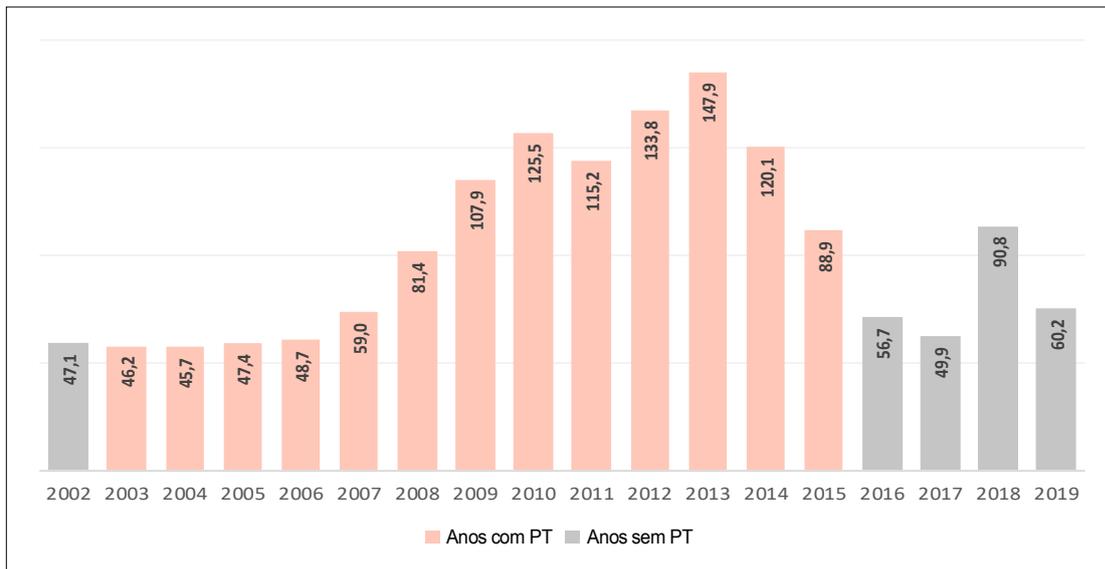


Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional/Ministério da Economia.
*Em bilhões de reais de 2020. Deflator utilizado: IPCA.

As empresas públicas federais, que foram poderoso vetor de dinamização do aumento da infraestrutura, especialmente na área de energia, reduziram seus investimentos a menos da metade do pico alcançado em 2013 (gráfico 2).

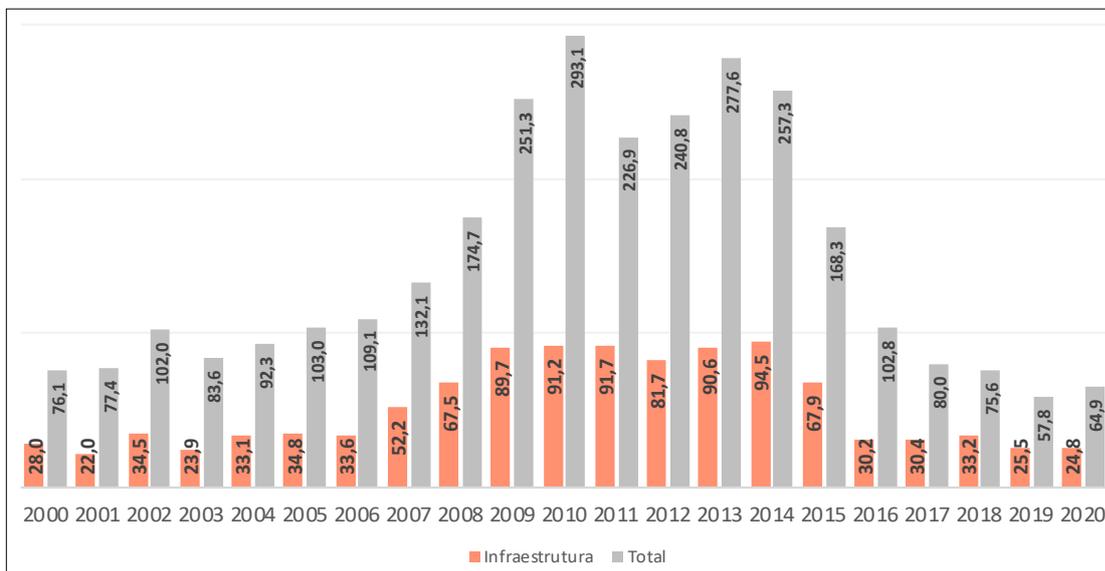
Os desembolsos do BNDES, banco público fundamental no financiamento ao investimento, especialmente a infraestrutura, despencaram nos últimos seis anos. Em 2020, os desembolsos totais corresponderam a cerca de um quinto do alcançado em 2010, ano da melhor marca (gráfico 3).

GRÁFICO 2: INVESTIMENTOS DAS EMPRESAS ESTATAIS*



Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional/Ministério da Economia.
 *Em bilhões de reais de 2020. Deflator utilizado: IPCA.

GRÁFICO 3: EVOLUÇÃO DOS DESEMBOLSOS DO BNDES – TOTAL E INFRAESTRUTURA *



Fonte: BNDES.
 * Em bilhões de reais de 2020. Deflator utilizado: IPCA.

O abandono do investimento público como indutor do crescimento resultou em reduzidas entregas de obras pelos governos pós-golpe. As poucas obras entregues correspondem àquelas adiantadas

no período do PAC ou trechos insignificantes de obras que já estavam em andamento.

A título de exemplo, nos dois primeiros anos da gestão Bolsonaro, foram investidos em média 8,2 bilhões de reais de recursos do OGU na função transporte. No período 2010-2014, a gestão petista investiu, em média, 20 bilhões de reais, mais do que o dobro.

NOVAS CONCESSÕES INSUFICIENTES PARA GERAR INVESTIMENTO

A aposta dos governos Temer e Bolsonaro é que a iniciativa privada conduziria o investimento em infraestrutura logística. Entretanto, mesmo sendo prioritário, no setor de rodovias por exemplo, o governo Temer licitou apenas um trecho e Bolsonaro três, enquanto Dilma e Lula licitaram, cada um, oito trechos.

Além disso, boa parte dos projetos incluídos na atual carteira de Bolsonaro estavam sendo preparados há vários anos. Este é o caso da licitação da ferrovia Norte-Sul, no trecho Porto Nacional (TO) até Estrela D'Oeste (SP), leiloada em no primeiro semestre de 2019, cuja obra estava praticamente concluída e o governo atual apenas licitou a concessão. O mesmo ocorreu com a concessão do trecho I da FIO, cuja obra estava com 75% concluída deste 2016.

As renovações antecipadas de concessões ferroviárias existentes foram outro artifício do governo Bolsonaro para tentar estimular o investimento. Porém, com uma diferença fundamental frente ao proposto do governo Dilma: os princípios do governo Bolsonaro sempre foram a maior geração de caixa com pagamento de outorgas, em vez de investimento no aumento da capacidade. As renovações deixaram de prever condicionantes para garantir direitos dos usuários, desconsideraram as possibilidades de intervir no desenvolvimento local e não previram investimentos significativos no curto prazo.

Além disso, como os investimentos previstos nas concessões começam de fato a serem realizados a partir um a dois anos, no mínimo, após a realização do leilão e ocorrem ao longo dos contratos, com duração média de 25 anos, esses leilões não resultarão em novas inversões neste governo. O investimento privado que está ocorrendo e ocorrerá até 2022 está associado às concessões do período Lula-Dilma, realizadas nos governos do PT.

O ALVOROÇO INEFICIENTE EM TORNO DA REVISÃO DOS MARCOS LEGAIS

A linha dogmática ultraliberal caracteriza as revisões dos marcos legais em vários setores, mas com resultados pífios quanto ao estímulo ao investimento.

Embora tenha proposto revisões setoriais, o governo resiste em promover uma revisão da Lei Geral de Concessões. Ao invés da discussão mais abrangente, o governo tem optado, com o PL 2.646/2020, pela revisão apenas da parte que estimula os investimentos privados por meio de debêntures.

PORTOS

O modelo de concessão da autoridade portuária (CODESA, CODESP e outros portos públicos) é exemplo da insegurança gerada, que poderá criar uma instabilidade regulatória dos contratos de arrendamentos vigentes e a serem incorporados pelo futuro arrendatário e não assegura o emprego dos funcionários das empresas estatais que terão seu controle acionário vendido ao setor privado, com possibilidades reais de desemprego em massa.

Outra alteração realizada pela Lei 14.047/2020 é a de permitir que arrendamentos sem competitividade no mercado possam ser dispensados de licitação.

CABOTAGEM

O PL 4.199/2020, difundido como a BR do Mar (ou BR do Mal), aprovado na Câmara e em debate no Senado, favorece as grandes empresas já instaladas. Essas empresas terão a vantagem de poder afretar no exterior, a um custo menor, um quantitativo não permitido às entrantes. Essa vantagem se soma à decorrente da maior escala que possuem, o que pode resultar em aumento da concentração do mercado.

Outro efeito nefasto será a eliminação da fabricação de novas embarcações produzidas nos estaleiros nacionais, o que afetará ainda mais os empregos na indústria naval.

FERROVIAS

Na ilusão de que apenas o setor privado faz investimentos estruturantes, há um grande risco do governo Bolsonaro aproveitar a tramitação no Senado do PLS 261/2018 para acabar com o modelo de concessões ferroviárias (ferrovias públicas concedidas ao privado para operação) e criar o modelo de autorização, com isso perdendo patrimônio público e capacidade de regulação. As ferrovias autorizadas serão propriedade privada, sem prazo de vigência e com autorregulação.

AVIAÇÃO

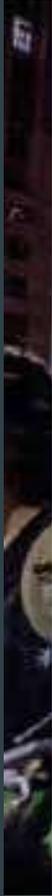
No setor aéreo, o governo federal tem atuado de forma bastante limitada para estimular o investimento. Além de algumas ações regulatórias de rotina, a principal medida do setor foi a edição do programa Voo fácil, que apenas desregulamenta a aviação geral, incluindo a possibilidade de venda de assentos individuais para empresas de taxi aéreo. Para a aviação comercial, as medidas que poderiam impactar o investimento no setor são secundárias, resumindo-se ao reequilíbrio dos contratos de concessão dos aeroportos, postergando investimentos e reduzindo tarifas.

Além disso, o Executivo editou normas regulando a cobrança de bagagens e possibilitando a desnacionalização da propriedade das empresas aéreas.

RODOVIAS

No setor de concessões rodoviárias, pela primeira vez, o governo federal adotou o critério de maior valor da outorga para definir o vencedor da concorrência. Este critério não havia sido adotado nem nas concessões do governo FHC.

Com isso, os possíveis ganhos no processo de leilão e disputa entre as empresas deixarão de se refletir em menores tarifas para os usuários. Além disso, os recursos de outorga estão sendo destinados à redução da dívida e não a novos investimentos em infraestrutura.



PROTESTO CONTRA O GOVERNO BOLSONARO EM BRASÍLIA, EM 19/6/2021
MATEUS VELOSO

NA NOITE DO DIA 14 DE MARÇO, A SOCIÓLOGA MARIELLE FRANCO FOI EXECUTADA COM NOVE TIROS, QUATRO DELES NA CABEÇA. QUEM MANDOU MATAR?
MÍDIA NINJA



MANIFESTAÇÃO NA AV. PAULISTA CONTRA O RACISMO
ROBERTO PARIZOTTI