

União prioriza concessões com chance de sucesso

Cenário

Fernanda Pires

De São Paulo

O lançamento da primeira etapa das concessões de infraestrutura do governo Michel Temer frustrou parte da iniciativa privada que esperava um programa mais robusto em número de ativos.

Em vez da extensa lista de projetos que compunham o Programa de Investimentos em Logística (PIL), uma das marcas da gestão da ex-presidente Dilma Rousseff, o Planalto preferiu priorizar as licitações que, julga, têm mais chances de serem bem-sucedidas. Seja por terem estudos mais maduros, como os quatro aeroportos federais, ou por terem interessados já declarados, como as três áreas para terminais portuários de cargas, os próprios aeroportos e trechos ferroviários — como a Ferrogrão.

Ficaram de fora dessa primeira etapa de leilões no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por exemplo, 17 das 19 rodovias, listadas no PIL 2, e a esmagadora maioria das 47 áreas portuárias, que então distribuídas em dois blocos — sendo que 26 delas já têm estudo aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e, por isso, os editais já poderiam ser lançados.

A decisão de Brasília de pinçar ativos que têm mais chance de atrair a iniciativa privada denotou cautela ante a ansia de licitar a “qualquer custo” e correr o risco de certames vazios — como aconteceu com o governo Dilma em um dos leilões de portos.

Mas o PPI é muito mais que uma coleção de 34 projetos de futuras concessões e arrenda-

mentos que já estavam no PIL ou no programa de desestatização. Contempla uma série de mudanças nas regras das concessões, como a que amplia para cem dias o prazo entre a publicação dos editais e a realização dos leilões, e a exigência da obtenção da licença ambiental prévia antes da publicação dos editais.

Para o professor de direito regulatório da FGV-Rio, Rafael Vêras, o PPI dá mais segurança jurídica ao investidor, numa mudança de eixo em relação aos programas de Dilma e, por isso, tem mais chances de sucesso.

“A diferença do PPI para o PIL não são projetos, mas um regime jurídico que adota as melhores práticas de governança e regulação”, afirmou Vêras, que também é sócio do LL Advogados. Entre as diferenças, ele cita que o PPI prevê um planejamento de contratação integrada para as concessões, com menos intervencionismo em termos de regulação e mecanismo anti-cartelização ao trazer o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para o debate.

“A articulação do PPI com o Cade tente a colaborar para que sejam evitadas práticas como a de cartel em licitações, como recomendado pelas melhores práticas internacionais. Ainda neste sentido, a sua articulação com órgãos de controle, seja o Tribunal de Contas {TCU}, seja a CGU, seja, eventualmente, até o Ministério Público podem fortalecer o combate à corrupção nas licitações”, afirma Vêras. Como consequência, o professor sustenta que o PPI deve viabilizar novos projetos ao trazer mais segurança jurídica para o investidor. “É uma grande política pública de

governo”, afirma o especialista.

O modelo de financiamento das concessões, porém, ainda suscita muitas dúvidas entre os interessados, com a redução da participação do BNDES para viabilizar os empreendimentos. Haverá R\$ 30 bilhões disponíveis em financiamentos via o banco público de fomento e o FI-FGTS. O modelo de financiamento deve contemplar a compra de debêntures emitidas pelos vencedores dos leilões e financiamentos remunerados pela TJLP.

Holding com investimentos em empresas de logística portuária, a Logz Logística Brasil espera agora que as novas concessões saiam de fato do papel. “Vamos ver se as boas intenções do governo se transformam em realizações”, afirmou o presidente do conselho administrativo da Logz, Nelson Carlini.