

O dinheiro público que escorre pelo ralo

CLAUDIA SAFATLE

O megaprojeto da ferrovia Transnordestina está paralisado há mais de um ano e não há decisão sobre o seu destino. Há quem, no governo, defenda uma solução radical para o impasse: abandonar a obra. Deixar o mato crescer, a essa altura, sairia mais barato, argumenta-se entre os técnicos do governo.

O ministro da Integração Nacional, Hélder Barbalho, responsável por uma boa parcela dos recursos destinados à ferrovia, dos fundos regionais, acredita que a melhor solução é reliciar o projeto, tirando-o das mãos da Transnordestina Logística S.A., subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Cita, no entanto, um porém que preocupa: as cláusulas punitivas do contrato, nesse caso, deixariam a empresa de Benjamin Steinbruch em situação de "comprometimento gravíssimo".

O grupo de trabalho criado no ano passado, logo após a decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que em janeiro suspendeu os repasses de recursos públicos para a construção da ferrovia,

concluiu que a CSN não tem uma proposta viável para o seu término. Somente quando a companhia entregar o projeto executivo -- o que está previsto para março - será possível ter uma noção do que dá para ser feito. Isso, depois que metade do projeto já foi executado ao custo de mais de R\$ 6 bilhões e oito anos de atraso. O governo previa entregar a ferrovia pronta em 2010.

CSN terá em março projeto executivo da Transnordestina

Em meio a esse imbróglio de grande dimensão que envolve a CSN, a estatal Valec, os fundos regionais, o BNDES e o Banco do Nordeste, há questões de difícil compreensão. De um lado, por exemplo, o empresário argumenta que tem dinheiro a receber do governo e o governo, por sua vez, sustenta que tem crédito junto a companhia. "A discordância é da ordem de bilhões", disse o ministro da Integração.

Com 1.728 km de extensão e

uma das estrelas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo anterior, a Transnordestina tem dois trechos planejados: um de Eliseu Martins (PI) ao porto de Suape (PE) e outro de Salgueiro (PE) ao porto de Pecém (CE).

Na opinião de Barbalho, porém, o cronograma de investimento teve um erro de origem. Em vez de começar do centro para o litoral, a obra deveria ter sido iniciada ao inverso, do litoral para o centro pois, nesse caso, o trecho concluído, que corresponde a 52% do total, teria funcionalidade. "Fazer do centro para o litoral foi um erro, porque hoje há blocos de construção que levam nada para lugar nenhum", disse o ministro. Em meio a tudo isso ainda haveria uma disputa política sobre para qual porto levar a ferrovia primeiro, se para o Ceará ou Pernambuco.

De obra prioritária na gestão anterior, a Transnordestina virou um projeto sem solução. Ela não consta do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) nem do Avançar,





uma lista de 7,4 mil obras inconclusas que o governo Temer se propôs a terminar ainda este ano. Todos os prazos que o governo imaginou para decidir o que fazer já foram superados. As tentativas de Steinbruch para encontrar um sócio para aportar recursos também falharam.

Espera-se, agora, uma decisão do TCU. Só a partir disso é que, segundo o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Moreira Franco, o governo terá o que decidir. Nos cálculos da área técnica pelo menos mais R\$ 6 bilhões teriam que ser investidos na ferrovia para concluí-la até 2030.

Concebida desde o Império, quando dom Pedro II determinou a realização de estudo para ligar o sertão ao litoral do Nordeste, a Transnordestina começou a ser construída em 2006 com a promessa de melhorar as condições de vida de parte da população brasileira, pois estimularia as economias das regiões envolvidas. Salgueiro, no sertão de Pernambuco, onde funcionava o canteiro de obras da ferrovia, é o retrato da desolação.

"Hoje, Salgueiro é uma cidade fantasma", conta Barbalho. "E cada dia que passa o prejuízo [com a obra]

fica maior", disse ele, ao concluir que "claramente há uma desconfiança do governo nas reais intenções da CNS em terminar a obra".

Esse é mais um dramático retrato do descaso com que se trata o dinheiro público. A maior parte dos recursos investidos na ferrovia veio do Orçamento da União e dos Fundos de Investimento do Nordeste (Finor), Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) e de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), administrados pelo Ministério da Integração.

A Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) é a mais cara do Brasil e da América Latina, segundo dados da Transparência Brasil. Os 24 deputados distritais custarão, este ano, R\$ 524,17 milhões, conforme o orçamento fiscal (que não contabiliza a seguridade social).

Além do salário de pouco mais de R\$ 25 mil, cada deputado tem o direito de receber R\$ 25,32 mil por mês de verba indenizatória (que cinco parlamentares não usam) e outros R\$ 230,6 mil de verba de gabinete, perfazendo um total de R\$ 281,24 mil mensais.

Para reduzir em R\$ 300 milhões

a despesa total da CLDF no prazo de quatro anos, foi elaborado, pela primeira vez no país, um anteprojeto de lei de iniciativa popular que busca o apoio de pelo menos 20 mil pessoas (equivalente a 1% dos eleitores do DF). A iniciativa foi lançada em janeiro e é coordenada pelo Observatório Social de Brasília e pelo Instituto de Fiscalização e Controle (IFC).

O anteprojeto reduz as despesas da Câmara Distrital com verbas indenizatórias (gastos com locação de carros, serviços gráficos e consultorias, entre outros), verbas de gabinete e com publicidade institucional, mediante critérios objetivos.

O Observatório Social é uma associação civil sem fins lucrativos que está presente em 16 Estados. Ele prega a transparência e o controle social dos gastos públicos, promove a educação fiscal e incentiva o acesso de mais empresas aos processos de compras públicas.

Claudia Safatle é diretora adjunta de Redação e escreve às sextas-feiras

E - m a i l :
claudia.safatle@valor.com.br

Em meio a caos, Rio ainda terá de cortar R\$ 9,8 bi de gastos

Por Rodrigo Carro e Bruno Villas Bôas | Do Rio

Em um começo de ano marcado por graves problemas na área da segurança pública e temporais que causaram quatro mortes, que evidenciam os efeitos da falta de investimentos nessas áreas, o Estado do Rio ainda terá que enfrentar um contingenciamento de R\$ 9,81 bilhões em despesas. Isso ocorre em face do déficit orçamentário de aproximadamente R\$ 10 bilhões previsto para este ano.

Apenas na rubrica de despesas com pessoal e encargos sociais, a previsão de desembolsos é R\$ 6,66 bilhões inferior ao valor previsto na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2018 (R\$ 42,21 bilhões). As informações constam da programação financeira divulgada semana passada pela Secretaria de Estado de Fazenda e Planejamento do RJ.

A intenção, informou a secretaria, é a de que os recursos contingenciados sejam liberados gradualmente ao longo do ano, à medida que se confirme a entrada de novas receitas. Entre as verbas adicionais projetadas estão R\$ 3 bilhões em recursos provenientes da

securitização de receitas futuras de royalties e participações especiais do petróleo. Dentro da programação financeira do governo fluminense, a previsão é de que as receitas tributárias totalizem R\$ 49,83 bilhões em 2018, contra R\$ 47,21 bilhões no ano anterior. O contingenciamento de recursos no início de 2018 repete a estratégia financeira já adotada pelo Estado nos últimos anos.

Ontem, depois de um Carnaval marcado por arrastões, assaltos e tiroteios, um temporal recorde castigou o Rio na madrugada e provocou pelo menos quatro mortes. Os transportes públicos entraram em colapso e vias expressas importantes na região metropolitana ficaram bloqueadas. Bairros ficaram sem luz e um trecho da ciclovia Tim Maia, na altura do bairro de São Conrado, desabou.

Em meio a este quadro, o prefeito Marcelo Crivella (PRB) escreveu nas redes sociais que estava "acompanhando a situação" da Suécia. "O alerta de crise para a chuva intensa foi dado e a Defesa Civil foi colocada em prontidão para atuar prontamente em caso de acidentes graves", escreveu o prefeito, acrescentando que enviou secretários para "coordenar as equipes".

Bispo licenciado da Igreja Universal do Reino de Deus, o prefeito chegou a declarar em fevereiro que iria aos desfiles das escolas de samba. No domingo, porém, divulgou vídeo no aeroporto, comunicando que embarcaria para a Europa durante a "folguinha do Carnaval" para buscar "tecnologia para melhorar a nossa segurança".

O governador Luiz Fernando Pezão (MDB) passou o Carnaval em sua cidade natal, Pirai (RJ). Na quarta, ele reconheceu que houve falha no planejamento do esquema de segurança para o evento.

Para Sergio Besserman, professor de economia da PUC-Rio, o principal problema não seria a ausência física dos governantes, mas a percepção da população de que o aparelho do Estado falhou tanto em relação à falta de segurança durante o Carnaval como no temporal da madrugada. "Não é possível impedir um temporal, mas preparar a cidade para eventos como esse é obrigação de qualquer cidade do mundo. No Rio, um dos problemas é que as galerias pluviais não dão vazão. Sai mais barato se preparar para isso do que tentar correr atrás dos danos depois", disse.

Recurso 'empoçado' explica gasto menor em 2017

Por Ribamar Oliveira | De Brasília

O governo gastou R\$ 30 bilhões a menos do que tinha programado em 2017 porque "os recursos ficaram empoçados", segundo explicação de fonte da área econômica ao Valor. De agosto a dezembro, segundo a fonte, os ministérios e demais órgãos públicos gastaram menos do que foi autorizado pelos decretos de programação orçamentária e financeira.

"Não houve controle de pagamento na boca do caixa para a despesa ficar abaixo do programado", explicou uma autoridade. "Os recursos simplesmente ficaram empoçados", disse. "Os órgãos tinham autorização para gastar e, durante todo o segundo semestre do ano passado, as despesas realizadas ficaram abaixo dos limites autorizados".

No fim de 2017, o Ministério da Saúde foi quem ficou com mais dinheiro em caixa (R\$ 4,4 bilhões),

de acordo com dados do Tesouro aos quais o Valor teve acesso. Um total de R\$ 4,8 bilhões das emendas parlamentares não foi pago, mesmo com o dinheiro estando à disposição dos ministérios.

Segundo o Tesouro, o Ministério da Justiça ficou com R\$ 1,2 bilhão em caixa e o Ministério da Educação, com R\$ 900 milhões, entre outros. No total, os ministérios deixaram de gastar R\$ 14,2 bilhões liberados para despesas discricionárias e R\$ 2,6 bilhões para pagar despesas obrigatórias com controle de fluxo.

Não houve, no entanto, economia efetiva. As despesas foram empenhas, mas não foram pagas. O empenho é a autorização para o gasto, que precisa ter sua realização comprovada para somente depois ser pago. Como foram empenhadas, as despesas terminaram inscritas em restos a pagar no Orçamento de 2018. Ou seja, pressionarão o Orçamento deste ano.

Quando a receita começou a melhorar, a partir de agosto do ano

passado, a fonte explicou que o governo deu início a um processo de descompressão dos gastos, liberando as despesas que estavam bloqueadas. "Não faltou dinheiro no segundo semestre, mas, mesmo assim, o gasto ficou abaixo do autorizado", afirmou. "O dinheiro era liberado, mas não era gasto. Ficou empoçado", disse.

Segundo os dados do Tesouro, o Legislativo, o Judiciário e o Ministério Público da União (MPU) também não usaram todo os seus limites legais, pois deixaram de gastar R\$ 2,2 bilhões. No total, R\$ 8 bilhões liberados para despesas obrigatórias não foram utilizados.

Várias foram as razões para o menor gasto em 2017, de acordo com a autoridade. Diante da redução expressiva da projeção para a receita da União, que provocou um contingenciamento de R\$ 42,1 bilhões das dotações orçamentárias, anunciado pelo governo no início do ano, os gestores públicos partiram para ajustes das contas dos seus órgãos. Os ajustes foram feitos por





meio de revisões de contratos, corte de gastos e outras medidas de economia, disse a fonte.

Outra razão apontada é a dificuldade de execução de despesas com receitas vinculadas, mas que tem a sua execução descentralizada. Esse é o caso, por exemplo, dos recursos do Fundo Penitenciário Nacional (Funpen), que são transferidos aos Estados e municípios, de acordo com uma série de critérios que precisam ser cumpridos. A dificuldade de pagar as emendas parlamentares decorre do fato de que o governo federal é obrigado a assinar convênios com municípios, o que demanda tempo.

Houve também, de acordo com a fonte, desvio nas estimativas feitas para algumas despesas importantes. O gasto com abono salarial e com seguro-desemprego ficou R\$ 2,7 bilhões abaixo da previsão

encaminhada ao Tesouro pelo Ministério do Trabalho. A despesa com subsídios e subvenções foi R\$ 1,5 bilhão menor do que o projetado.

Outra razão é a maneira como algumas despesas são contabilizadas. Uma parte do gasto com benefícios previdenciários só é pago no início de janeiro, mas precisam ser empenhadas em dezembro do ano anterior. Para fazer o empenho, o gestor precisa ter limite financeiro, ou seja, ter autorização para pagar o gasto.

Mas como só impacta o caixa do Tesouro no ano seguinte, quando a despesa é efetivamente paga, o gasto com benefícios previdenciários executado fica menor do que o programado. Em 2017, a diferença foi de R\$ 4,2 bilhões, segundo o Tesouro. Esse método é conhecido na área técnica como "pagamento de fronteira". Ele é utilizado também

para parte da despesa com pessoal relativa a dezembro, que só é efetivamente paga em janeiro. Assim, o gasto efetivo com pessoal fica menor do que o programado. A diferença em 2017 foi de R\$ 1 bilhão.

Consultado sobre a existência de disponibilidade de R\$ 4,4 bilhões em seu caixa no fim de 2017, o Ministério da Saúde informou que "o valor é o resultado de uma gestão austera para o melhor planejamento do gasto público e a expansão dos serviços à população".

Segundo nota da assessoria do ministério, "a partir da revisão e renegociação de contratos reduzindo seus preços sem perder escopo, o Ministério da Saúde economizou R\$ 4,5 bilhões. Isso permitiu que novas habilitações pudessem ser realizadas".

Razões para o gasto menor em 2017

Em R\$ bilhões a preços correntes

Discriminação	Programado*	Realizado	Diferença
■ Despesas totais	1.309,1	1.279,0	-30,1
1. Benefícios previdenciários	561,4	557,2	-4,2
2. Pessoal e encargos	285,0	284,0	-1,0
3. Outras obrigatórias	205,3	197,3	-8,0
3.1. Abono e seguro-desemprego	57,2	54,5	-2,7
3.2. Subsídios e subvenções	20,1	18,7	-1,5
3.3. Legislativo, Judiciário e MPU	14,3	12,1	-2,2
3.4. Demais	113,7	112,0	-1,7
4. Despesas com controle de fluxo/Executivo	257,4	240,5	-16,9
4.1. Obrigatórias	126,9	124,3	-2,6
4.2. Discricionárias	130,5	116,2	-14,2

Fonte: STN. *Decreto de programação 9.248

-40

0

Receita prevê arrecadar menos com autuações em 2018

Por Edna Simão e Fábio Pupo | De Brasília

Após cobrar R\$ 204,9 bilhões de contribuintes em decorrência de fiscalizações e autuações em 2017, a Receita Federal estabeleceu uma meta menor para este ano. Mesmo assim, o cumprimento por parte dos auditores dos R\$ 148,9 bilhões programados para 2018 ainda depende da regulamentação do "bônus de eficiência", uma remuneração acertada com governo e que ainda não está em vigor.

Segundo o subsecretário de Fiscalização da Receita, Iágaro Jung Martins, a expectativa de recebimento do bônus despertou um trabalho "fora da curva" em 2017 por parte dos auditores, o que impulsionou o lançamento das cobranças. Em valores correntes, o valor de autuações no ano passado, 68% maior do que um ano antes e bem acima da estimativa inicial de R\$ 143,3 bilhões, decorreu também da avaliação de processos que ficaram parados em 2016. O

secretário da Receita, Jorge Rachid, e o Ministério do Planejamento ainda não chegaram a consenso sobre a fórmula de cálculo que será usada para o cálculo do bônus.

Questionado sobre se a Receita não está fazendo chantagem para pressionar a regulamentação do bônus, o subsecretário reconheceu que os auditores têm remuneração acima da média no Brasil, mas querem tratamento semelhante ao de outras categorias do Executivo. "É questão de equivalência. O que os auditores estão buscando é regularização do previsto em lei. Em 2017, havia compromisso que a regulamentação aconteceria e buscamos empenho extraordinário, o que se refletiu nesse resultado."

Neste ano, a Receita vai manter operações iniciadas em anos anteriores como a de evasão nos setores de cigarros, bebidas e de combustíveis e venda direta por catálogos. Além disso, serão mantidas as operações especiais como Lava-Jato, fraudes em títulos públicos, Zelotes, dentre outras. Uma

das investigações da Receita neste ano será sobre os recursos oriundos do Refis. Segundo o Fisco, serão feitas diligências para combater crimes de lavagem de dinheiro.

Segundo Martins, do total de R\$ 204,99 bilhões em autuações no ano passado, R\$ 136,64 bilhões foram lançados pela Receita Federal. "Dos processos de 2017, 97,2% estão em fase de julgamento ou cobrança e podem ter sido incluídos no Programa de Regularização Tributária."

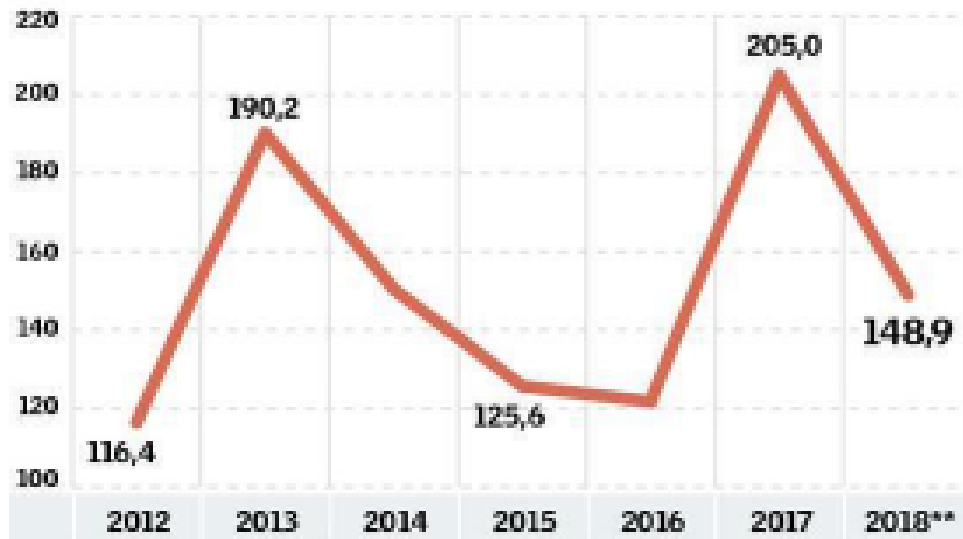
Segundo o balanço feito pela Receita, dos lançamentos (autuações da fiscalização) efetuados em 2010, apenas 5,84% dos processos foram julgados improcedentes até dezembro de 2017. Em termos de valores, os julgamentos improcedentes representam apenas 20,49%. Em relação aos processos formalizados em 2010, ainda restam 15,48% em número de processos e 22,84% em termos de valores pendentes de julgamento.





Aumento

Valor das autuações - em R\$ bilhões*



Valor das autuações da Receita cresce **67%** em 2017, mas deve cair em 2018

Fonte: Receita Federal. *Valores correntes. **Projeção.

Sem bônus para auditor, Receita deve reduzir fiscalização este ano

Categoria espera regulamentação de um adicional ao salário; no ano passado, autuações cresceram 68,5%

Lorena Rodrigues / BRASÍLIA

A briga dos auditores fiscais pela fixação de bônus à remuneração mensal poderá reduzir as multas aplicadas pela Receita Federal em 2018. Depois de as autuações do fisco atingirem valor recorde de R\$ 204,99 bilhões no ano passado, os auditores mandaram o recado: as fiscalizações vão encolher neste ano se o adicional salarial prometido pelo governo não for regulamentado. Em 2017, o valor autuado apenas com a Operação Lava Jato somou R\$ 5,5 bilhões – as multas aplicadas em decorrência das irregularidades descobertas pela Polícia Federal somam R\$ 17,1 bilhões desde o início das investigações, em 2014.

Para 2018, a expectativa é encerrar a maioria das fiscalizações em andamento. "Do ponto de vista tributário, a Lava Jato está, sim, em uma reta final. Faltam apenas algumas informações adicionais para concluir os procedimentos",

afirmou o subsecretário de Fiscalização da Receita, Iágaro Martins. O valor recorde alcançado em 2017, segundo Martins, explica-se pelo empenho "fora da curva" da categoria depois de ser aprovado o projeto que reajustou o salário dos auditores em 21,3%, no fim de 2016.

Havia no texto a previsão de pagamento de um bônus variável, que ainda não foi regulamentado. Mesmo sem essa regulamentação, no entanto, os auditores estão recebendo um valor fixo de R\$ 3 mil todos os meses a título de adicional de eficiência. Para 2018, a previsão da Receita é que as autuações cheguem a R\$ 148,99 milhões, valor que já é menor do que o de 2017 porque é feito com base em uma média de anos anteriores, excluindo dados atípicos. Martins afirmou, porém, que mesmo esse valor estimado não deve ser alcançado caso o bônus não seja regulamentado.

Parte dos auditores já tem feito paralisações e a categoria ameaça com novas greves. "Teremos dificuldade de atingir esse resultado em 2018 permanecendo a situação que temos agora." Os auditores afirmam que o governo está segurando a regulamentação

para evitar o impacto fiscal do pagamento do bônus em um momento de contas apertadas. Segundo o Ministério do Planejamento, a regulamentação está em discussão na área jurídica.

Crescimento. As autuações do fisco cresceram 68,5% no ano passado em relação a 2016. Os valores, porém, se referem às multas aplicadas, mas o montante efetivamente arrecadado é bem mais baixo, já que a maioria das penalidades é discutida administrativa e judicialmente. Os números de 2017 só serão conhecidos no futuro, já que, em média, os recursos levam 15 anos para serem julgados. Historicamente, entre 2% e 7% do total autuado pela Receita são efetivamente pagos.

Das autuações aplicadas a empresas, 79,3% se referem a grandes contribuintes, que são empresas com faturamento acima de R\$ 200 milhões por ano. "A fiscalização da Receita Federal dá muito mais atenção aos grandes tubarões do que aos peixes pequenos. Temos mais horas de nossas auditorias para combater os grandes esquemas de evasão fiscal. A malha fina é pouco relevante", afirmou.

Relatório do TCU rejeita concessão de Temer

Documento diz que edital da Rodovia de Integração do Sul "omite importantes investimentos" e favorece aditivos contratuais após a realização do leilão

André Borges/ BRASÍLIA

A primeira concessão de rodovia prevista pelo governo Michel Temer para este ano deu origem a um conflito entre auditores do Tribunal de Contas da União (TCU) e integrantes da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, comandada pelo ministro Moreira Franco. O impasse surgiu com um relatório da Corte de contas, que rejeitou a minuta do edital e os estudos para a concessão da chamada Rodovia de Integração do Sul (RIS), uma rota de 473 quilômetros que integra trechos das BR-101 no Rio Grande do Sul com mais três rodovias federais.

O Estado teve acesso com exclusividade ao relatório, que ainda será submetido ao Ministério Público junto ao TCU e ao plenário da corte. Os auditores desqualificam o material apresentado pelo governo. A conclusão é de que o estudo "omitiu importantes investimentos" necessários para o trecho, apresentou "diversas inconsistências" e "assimetria de

informações", além de favorecer a inclusão de aditivos contratuais após a realização do leilão, favorecendo a empresa com o aumento de tarifas de pedágio.

O documento, que traz 34 determinações de mudanças no edital e condiciona sua aprovação a uma nova avaliação pelo TCU, critica ainda a elaboração dos estudos técnicos pela Triunfo Participações e Investimentos (TPI), dona da concessionária Concepa, que já atua em trecho da BR-290, rodovia que integra a nova concessão. Estudos. A TPI foi a única empresa a realizar estudos para o leilão da Rodovia de Integração do Sul (RIS), por meio de um contrato de Procedimento de Manifestação de Interesse Público (PMI), modelo que repassa da União para a iniciativa privada os estudos de concessões.

Na elaboração do relatório, os auditores tiveram acesso a documentos apreendidos pela Polícia Federal na Operação "Cancela Livre", deflagrada em agosto de 2017 e que investigava possíveis fraudes e desvio de recursos públicos pela empresa durante em obras da BR-290. Segundo a análise técnica, diversos documentos apreendidos faziam menção aos estudos

elaborados pela Triunfo para a nova concessão, com omissão de obras que, após a realização do leilão, poderiam ser incluídas no contrato por meio de aditivos, sem licitação.

O levantamento alerta que "é sabida a necessidade de execução de obras e investimentos no segmento mais crítico da concessão, como revelam as evidências apresentadas", mas destaca que, "apesar disso, os estudos de viabilidade encaminhados pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) optaram por omitir completamente estes investimentos." O processo da Rodovia de Integração do Sul é relatado pelo ministro Bruno Dantas, que não comenta o assunto.

Dantas tem adotado postura moderada em relação às análises técnicas dos auditores. Procurada, a Triunfo informou que só participará do leilão da rodovia "se as condições estabelecidas no edital forem condizentes com sua política de investimento". A empresa afirmou que os estudos "seguiram todos os requisitos do edital". A ANTT informou que recebeu o relatório, mas que ainda não há manifestação da corte sobre o assunto.

‘Auditores não são papas’, reage secretário

BRASÍLIA

A avaliação dos auditores do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre os estudos e a minuta de edital da Rodovia de Integração do Sul (RIS) causou revolta no Palácio do Planalto. O secretário de coordenação de projetos da Secretaria Especial do PPI, Tarcísio Gomes de Freitas, disse que o governo irá contestar frontalmente a avaliação. "Há uma invasão clara de atuação do poder concedente. Não vamos permitir que o tribunal tome decisões por nós e que seja o Poder Executivo. Temos que combater a infantilização da gestão. Temos que esperar o TCU decidir tudo? Isso não vai acontecer."

Freitas acusou a equipe técnica do Tribunal de levantar suspeitas sem apresentar provas do que julga estar irregular. "Esse relatório causou muita revolta aqui dentro. Os auditores do TCU não são os "papas" do universo. Tem muito absurdo nesse relatório, que faz insinuações e não apresenta evidências. Vamos rechaçar. Estamos seguros do que colocamos lá e vamos nisso até o fim", disse. Claramente irritado, Freitas disse que tem conversado com todas as

áreas técnicas do tribunal, mas só encontra dificuldades com a unidade ligada às concessões rodoviárias.

Ele reconheceu, no entanto, que o governo deixou de usar o modelo de Procedimento de Manifestação de Interesse Público (PMI) para contratação de estudos, limitando-se a tocar quatro concessões de rodovias que já estavam em andamento por meio desse modelo de concessão. "Não estamos mais fazendo PMI. Temos um contrato com o Banco Mundial, que contrata empresas especializadas para fazer os estudos. O grande problema da PMI é que as empresas podem omitir informações.

Mas esse modelo é uma decisão que o outro governo tomou lá atrás, em 2015." No caso da Rodovia de Integração do Sul, disse, esses ajustes resultaram numa redução de R\$ 3,8 bilhões, entre custos de investimento e operação da rodovia, impactando numa redução de R\$ 2 na tarifa de pedágio pretendida. A licitação ocorreria em meados de junho, contrariando o cronograma oficial, que previa a oferta do trecho ainda no primeiro trimestre deste ano. /A.B.

INFRAESTRUTURA »

Russos vão disputar concessão da Norte-Sul

Edital da ferrovia deve ser aprovado hoje na reunião da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Representante da empresa RZD, responsável por 85 mil quilômetros de trilhos no mundo, afirma que grupo "vai partir com tudo" para arrematar a concessão da FNS

» SIMONE KAFRUNI

» ROSANA HESSEL

O primeiro grande projeto de concessão ferroviária do governo Michel Temer, a Ferrovia Norte-Sul (FNS), deve ter seu edital aprovado hoje, na reunião da diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A expectativa do secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Adalberto Vasconcelos, é de que vários consórcios participem do leilão, sobretudo, estrangeiros.

A Ferrovias Russas (RZD, na sigla em russo), responsável por 85 mil quilômetros de trilhos, promete entrar forte na disputa. "Vamos partir com tudo. No mínimo, vamos fazer as concessionárias que já operam no país pagarem mais caro para arrematar a Norte-Sul", garantiu o representante dos russos no Brasil, Bernardo Figueiredo, ex-presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e da ANTT.

Na Rússia, a RZD transporta 1 bilhão de passageiros e 1 bilhão de toneladas de carga por ano na mesma linha, sem conflitos entre os trens. A companhia tem uma joint venture com os chineses para viabilizar a rota Moscou-Pequim com trem de alta velocidade, opera no Leste Europeu e iniciou obras em Cuba. "São operações de alto nível, que podem contribuir para o sistema no Brasil", afirmou Figueiredo. Uma das maiores preocupações dos investidores russos, no entanto, é a discrepância da estrutura da Norte-Sul com a malha ao Sul, controlada pela Rumo, que tem velocidade média muito baixa. Figueiredo lembrou que a FNS foi projetada para uma velocidade de até 80km/h, mas o governo acha normal derrubar a média para 42km/h.

Para o representante dos russos, o governo sinaliza que não está preocupado com a concentração do setor nas mãos das empresas que já têm operações no país, algo que pode travar a retomada do desenvolvimento do setor ferroviário, com a ampliação da competição. "A FNS não chega aos portos. Para o projeto ser atrativo, o direito de passagem é fundamental. Isso funciona no mundo inteiro, onde o transporte ferroviário é eficiente. No Brasil, as operadoras preferem cobrar caro para garantir o monopólio. Não à toa, apenas 8 mil km estão concedidos e 20 mil km

precisam ser recuperados", criticou. "O país já teve uma malha maior do que a dos Estados Unidos. Mas parou no tempo. Está na hora de voltar a favorecer a cultura de rede", acrescentou.

O governo assegurou que haverá competição. "Vários consórcios devem participar do leilão, principalmente, compostos por estrangeiros, como chineses, espanhóis e russos", estimou o secretário Adalberto Vasconcelos, do PPI. Apesar da confiança do governo de que os chineses entrarão na disputa pela FNS, de acordo com fontes próximas às autoridades da China, é pouco provável que isso ocorra. Analistas também lembraram que os chineses anunciaram interesse em construir uma ferrovia para o Pacífico, via Peru, mas até agora tudo ficou na carta de intenções.

Vasconcelos ressaltou que a perspectiva é de que o leilão ocorra no segundo trimestre deste ano, com direito de passagem "garantido no edital". O superintendente de ferrovias da ANTT, Alexandre Porto, explicou que o dispositivo não é novidade. "Existe desde 1997, quando o setor foi privatizado. O acesso ao porto de Santos é um exemplo em que três concessionárias utilizam a mesma malha. No Norte, no Porto de Itaquí, também", ressaltou. Porto admitiu, contudo, que houve uma discussão mais





“profunda” sobre direito de passagem na modelagem econômica da concessão da FNS.

Compartilhamento

Para o diretor executivo da Associação Nacional de Transporte Ferroviário (ANTF), Fernando Paes, o compartilhamento da infraestrutura por meio do direito de passagem é uma prática recorrente e devidamente regulamentada no Brasil. “De acordo com os dados mais recentes da ANTT, cerca de 10% do total das cargas transportas pelo modal ferroviário em 2017 ocorreu por meio desse dispositivo”, disse. “É uma prática regular, natural e exercida há muito tempo, de forma contratual, entre as concessionárias. Não por acaso não temos conhecimento de litígios em relação a direito de passagem levados à agência reguladora”, acrescentou.

Porém, a ANTF reconhece que, em alguns pontos da malha — como os acessos aos portos de Santos e de Itaqui (MA) — há saturação e necessidade de novos investimentos. “A solução de curto e médio prazos é a ampliação da capacidade por meio da renovação dos contratos”, explicou Paes (leia mais amanhã).

Além da FNS, Porto lembrou que mais duas ferrovias devem ser

concedidas (veja quadro). “Estamos trabalhando em outros processos. O edital da Ferrogrão, de Sinop a Miritituba, temos chance de apresentar ao Tribunal de Contas da União (TCU) no início do segundo semestre. A Fiol ainda está na fase de estudos, pode ficar para 2019. Estamos discutindo a modelagem, precisamos realizar audiência pública e o cronograma não foi definido”, afirmou. Conforme Vasconcelos, do PPI, os estudos de viabilidade para a Fiol serão concluídos até março.

Cronograma

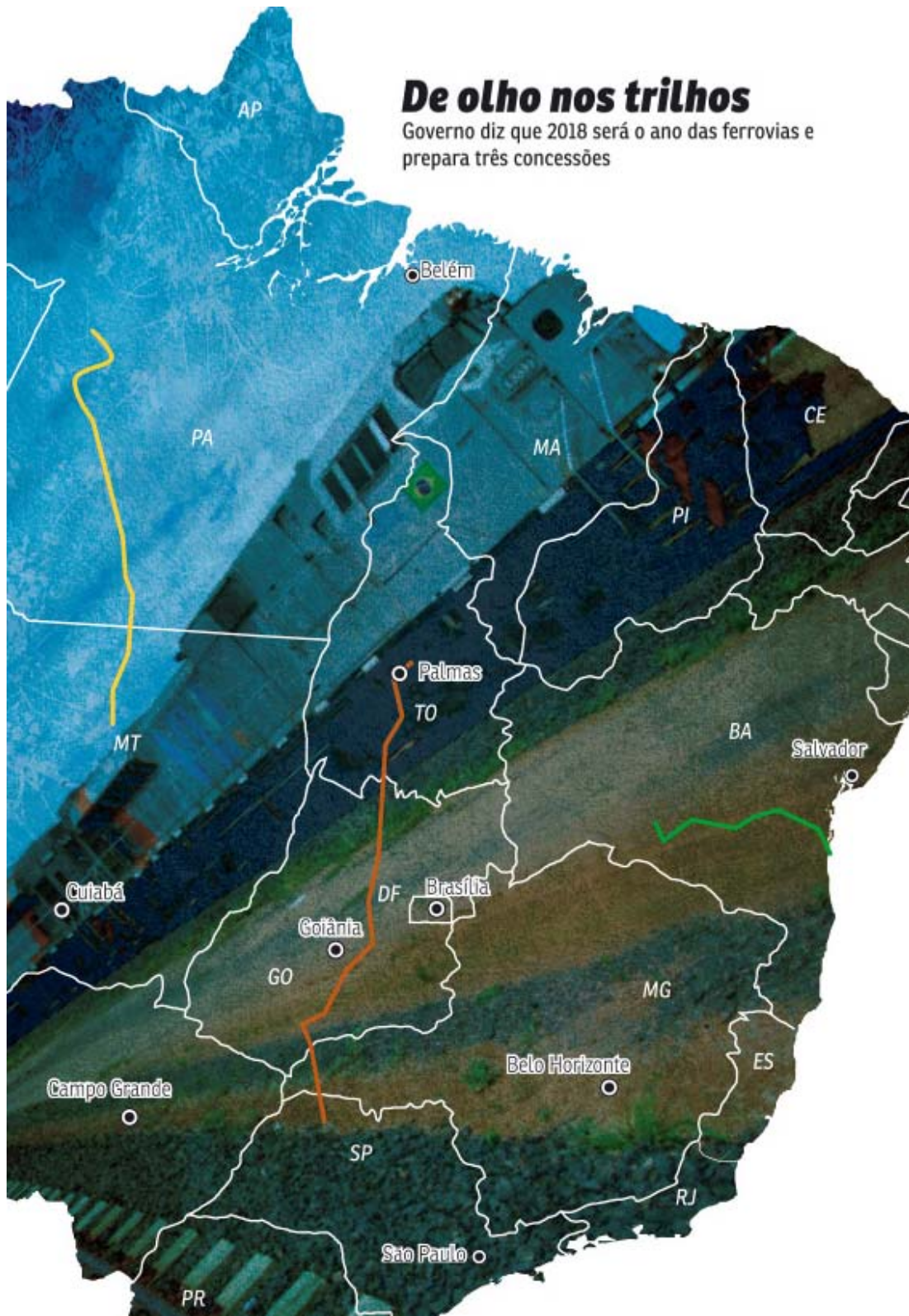
O superintendente da ANTT disse que a agência está preparando o certame licitatório e a previsão é que o leilão da Norte-Sul ocorra no segundo trimestre de 2018, conforme o cronograma do PPI. “Devemos aprovar a documentação técnica na sexta-feira (hoje). A ideia é protocolar no TCU (Tribunal de Contas da União) na semana que vem. Mas pode acontecer de ficar para a reunião de diretoria da próxima semana”, disse. A estimativa de Alexandre Porto é de que a unidade técnica da corte de contas avalie o edital em 45 dias. “Depois disso vai a plenário para virar acórdão. A expectativa é publicar o edital em 60 dias”, destacou.





De olho nos trilhos

Governo diz que 2018 será o ano das ferrovias e prepara três concessões





Ferrovias Norte-Sul (EF-151)

Edital previsto para o primeiro trimestre deste ano; e leilão, para o segundo trimestre

Trecho total: 1.537km, ligando Estrela d'Oeste (SP) a Porto Nacional (TO)

Primeiro tramo: 855km entre Porto Nacional e Anápolis (GO)

Segundo tramo: 682km entre Ouro Verde de Goiás (GO) a Estrela d'Oeste

Demanda: 68,4 milhões de toneladas (2051)

Investimento: R\$ 2,76 bilhões, sendo R\$ 2,35 bilhões em material rodante e R\$ 410 milhões em obras complementares e sinalização

Prazo: 30 anos

Critério do leilão: maior valor de outorga

Valor mínimo: R\$ 1,63 bilhão

Fase atual: ANTT deve aprovar edital em breve

Benefício esperado: interligação de outros trechos ferroviários com integração logística

Acesso aos portos: serão estabelecidas tarifas para direito de passagem em outras concessões

Pontos de interconexões em outras malhas: Ferrovia Norte-Sul no Tramo Norte e, ao Sul, com a Rumo Malha Paulista

Ferrogrão (EF-170)

Edital previsto para o 1º trimestre de 2018; e leilão, para o 2º trimestre

Trecho: 933km, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA)

Objetivo: conectar a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Porto de Miritituba no Pará

Concessão: qualificada em setembro de 2016

Demanda: 42,3 milhões de toneladas em 2050

Investimentos: R\$ 12,7 bilhões (data-base mar/2015)

Prazo: 65 anos

Critério de leilão: maior valor de outorga

Fase atual: consulta pública

Benefício esperado: estão previstos o ramal de Santarenzinho (PA) com 32km e o ramal de Itapacurá (PA) com 11km; existe a previsão de estender a ferrovia entre Sinop (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), com 177km de extensão

Ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol - EF-334/BA)

Ainda em fase de estudos, projeto tem edital previsto para 3º trimestre; e leilão, para o 4º trimestre

Trecho: 1.527km entre Figueirópolis (TO) e a Ferrovia Norte-Sul até Ilhéus (BA)

Objetivo: escoar a produção de minério de ferro por meio do Porto Sul (complexo portuário a ser construído nas imediações de Ilhéus).

Concessão: qualificada em setembro de 2016

Investimento: R\$ 1,14 bilhão

Prazo: a definir

Outorga mínima: a definir

Fase atual: estudos em fase de elaboração

Benefício esperado: a Fiol atenderá a produção de grãos do oeste da Bahia e a exploração de minério de ferro, típica da região de Caetitê, na área central do estado. A ferrovia substituirá parte do transporte de carga realizado hoje pelas rodovias

INFRAESTRUTURA »

Briga será acirrada

Como a Ferrovia Norte-Sul (FNS) está praticamente pronta, já é operada em um trecho pela estatal Valec e há poucas obras por fazer, os especialistas apostam que será alvo de grande disputa. O mesmo não dizem sobre as outras duas ferrovias, Ferrogrão e Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), que visa integrar o Porto de Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO).

Na avaliação de Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios, a Fiol é um elefante branco que não deve atrair muitos interessados porque exige muitos investimentos e, no momento, não há tanta demanda para justificar o desembolso. Para Bernardo Figueiredo, que representa investidores russos, a Ferrogrão é isolada e não favorece a operação em rede.

“A Norte-Sul é mais viável do que as demais, que estão no greenfield (projeto do zero). E claramente despertará o interesse de

vários operadores e setores”, afirmou Frischtak. “Essa é uma ferrovia praticamente pronta e não é um negócio de ferrovias, e sim de operadores e de donos de carga. Uma ferrovia, para ser rentável, precisa ter carga e ter ligações entre as áreas de produção e as de escoamento”, explicou. Ele reconhece que existem duas interessadas naturais no negócio. A VLI, concessionária privada que faz ligação com a Norte-Sul, no litoral norte do país, e a Rumo, que assumiu as redes mais concorridas do Sudoeste, que ligam ao maior terminal portuário do Brasil, o Porto de Santos.

Passagem

Para os especialistas, a questão do direito de passagem não é insuperável, mas não deixa de ser uma dificuldade para quem assumir a Norte-Sul. “É muito importante discutir o assunto durante o processo para estar definido antes do leilão, porque vem atrapalhando a

renovação dos contratos de concessão”, destacou Frischtak, lembrando que há muitas questões em aberto. “Ainda não se sabe quem vai assumir as obras em curso que estão sendo executadas por empreiteiras contratadas pela Valec”, alertou.

No entender de Frischtak, quanto maior o número de concorrentes, melhor. “Seria muito ruim que o leilão da Norte-Sul tivesse apenas um ofertante. Atualmente, existem dois competidores naturais, mas não são os únicos”, avisou. Ele não descartou um terceiro consórcio com embarcadores e operadores logísticos interessados em entrar no setor ferroviário, assim como investidores estrangeiros. “Se, em um ano eleitoral, o governo conseguir licitar a Norte-Sul e resolver a questão da renovação das concessões, ao menos com a malha paulista e a MRS, e ainda conseguir destravar a obra do Ferroanel (SP), já seria uma vitória”, avaliou. (SK e RH)