

Aumento pode custar mais R\$ 1,6 bi à União

Por Marcelo Ribeiro | De Brasília

O ministro do Planejamento, Esteves Colnago, afirmou ontem que o impacto do reajuste do salário dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e do procurador-geral da República nos cofres da União deve ficar entre R\$ 1,4 bilhão e R\$ 1,6 bilhão. Segundo Colnago, a decisão do ministro Luiz Fux de revogar o auxílio-moradia para juízes e integrantes do Ministério Público trará uma compensação parcial nas contas públicas. Ele disse que é preciso entender o alcance da decisão do magistrado para avaliar o seu impacto.

"Ainda estamos fazendo os cálculos, mas na União está em torno de R\$ 1,4 e R\$ 1,6 bilhão", disse Colnago a jornalistas, após participar de reunião com o futuro ministro da Economia, Paulo Guedes no Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), onde ocorrem os trabalhos da equipe de transição.

Na segunda-feira, o presidente Michel Temer sancionou o projeto de lei que estabelece o reajuste de 16,38% do salário dos ministros do STF e do titular da PGR. Em contrapartida, Fux revogou o auxílio-moradia para juízes e membros do Ministério Público.

De acordo com Colnago, considerando o impacto total, R\$

1,1 bilhão referem-se ao impacto somente no Poder Judiciário. Segundo o titular do Ministério do Planejamento, haverá um outro, de R\$ 250 milhões, no orçamento da Justiça e do Ministério Público e um de R\$ 300 milhões, do aumento para os servidores do Executivo que têm salário equivalente ao limite constitucional e que também terão aumento. Colnago afirmou que ainda não tem os dados sobre o impacto no Poder Legislativo.

O ministro do Planejamento disse que o corte no auxílio-moradia poderia chegar a R\$ 600 milhões caso se estendesse a outros Poderes, como o Executivo e o Legislativo. Em sua decisão, Fux revogou o benefício para o Poder Judiciário, o Ministério Público, as Defensorias Públicas, as Procuradorias e os Tribunais de Contas. "Tem uma compensação parcial. Se nós formos considerar [o auxílio-moradia] de todos os Poderes - o que não necessariamente vai ser cortado - o auxílio moradia no Judiciário é em torno de R\$ 350, R\$ 400 milhões e aí você teria um pouco mais em outros Poderes, talvez chegasse a R\$ 550, R\$ 600 milhões", disse Colnago. "Mas tem que dar uma olhada para saber se isso atinge só o Judiciário mesmo e o Ministério Público, ou se vai atingir a carreira jurídica dentro do Executivo. Então tem que entender também qual o alcance da decisão do ministro Fux", finalizou.

Vamos retomar obras e acelerar concessões, diz futuro ministro

Por Fabio Graner, Fabio Murakawa e Marcelo Ribeiro | De Brasília



O futuro ministro Tarcísio Freitas, que pretende privatizar rede Infraero inteira.

Anunciado ontem como ministro da Infraestrutura do governo Jair Bolsonaro, Tarcísio Freitas disse em breve entrevista ao Valor que pretende dar sequência ao programa de licitações em bloco da rede de aeroportos da Infraero.

"A gente vai continuar fazendo concessão dos aeroportos. Vamos prosseguir com a quinta rodada, em que temos 12 aeroportos em três blocos. E a ideia é continuar fazendo licitações por blocos até licitar a rede Infraero inteira", disse. "É claro que isso tudo vai ser estudado, discutido com as equipes, mas a ideia é dar continuidade ao programa de concessão."

O futuro ministro afirmou que pretende "botar fogo" no ministério para fazer andar as concessões não só de aeroportos, mas também de

rodovias e ferrovias, além de arrendamentos de terminais portuários.

Em relação ao uso de recursos orçamentários, o ministro anunciado disse que a prioridade é fazer obras que tenham mais sentido para produção, "dentro de uma escala de hierarquia".

"Por exemplo, fazer as pontes da BR-158 no Pará é superimportante, estará lá na frente em termos de hierarquia porque ligam o Nordeste a Mato Grosso, que é onde está a produção, aos terminais da Ferrovia Norte-Sul, essa vai ser a lógica", afirmou.

Ele disse que pretende priorizar obras paradas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de forma a evitar perdas adicionais para o setor público.

Em entrevista coletiva, minutos após ter sido anunciado, Freitas afirmou que a pasta, que teria o status de superministério, será responsável pelas competências que hoje ficam no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Diferente do planejado inicialmente, a pasta não agregará as atribuições dos ministérios das Cidades, Minas e Energia, Integração Nacional e Comunicações.

"Essa questão do superministério de Infraestrutura era uma ideia inicial. À medida que os estudos vão avançando, vai se percebendo qual é o desenho ótimo. Existem questões que são muito complexas. Há uma diversidade de competências muito grande, há matérias que são de competência local, outras são de competência federal. Então, o arranjo definitivo, na minha visão, é um arranjo ótimo."

"O Ministério da Infraestrutura ou dos Transportes, talvez o nome ainda não esteja fechado, vai lidar com as questões de transportes, aviação civil, portos e transportes terrestres", completou.

Momentos após anunciar o nome de Freitas pelo Twitter, Bolsonaro concedeu entrevista coletiva ao lado do futuro ministro no Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), onde funciona o governo de transição, em Brasília.

Após elogiar o auxiliar, o presidente eleito disse que o governo tem que "dar uma resposta" e tocar as mais de mil obras paradas que, segundo ele, há no país.

"Estou muito tranquilo e feliz com essa indicação. Agradeço ele aceitar o convite. Ele sabe que os desafios são enormes", disse.

Questionado sobre as obras que estão paradas por todo o país,





Bolsonaro afirmou que Freitas "é a pessoa mais adequada para responder a essas perguntas".

"Nós, como regra, só começaremos uma nova obra se tivermos realmente recursos para concluí-las", afirmou. "Logicamente, nós sabemos da dificuldade orçamentária, mas temos que dar resposta a isso tudo. Não podemos abandonar porque custaria muito caro para nós."

A equipe de transição está fazendo um processo de análise de projetos e obras já iniciadas, sobretudo nos ministérios das Cidades e Integração Nacional, para avaliar possíveis sobreposições e eleger prioridades de execução. Isso ocorre em meio à formatação da nova arquitetura ministerial, que na área de infraestrutura pode acabar na fusão de uma série de pastas.

Os técnicos da transição trabalham com um dado de que hoje no Brasil há cerca de 7 mil obras paralisadas, boa parte delas no âmbito do PAC. A ideia é priorizar a execução de projetos parados, mas

dentro de uma lógica que leve em conta não só a restrição fiscal (que limita a capacidade de investimentos do setor público), mas também a possibilidade de uma interação mais direta e menos burocrática sobretudo com as administrações municipais.

A ideia é fechar o desenho preliminar do novo ministério até o dia 5 de dezembro e junto com isso apresentar os projetos que poderão ser tocados pelas secretarias que farão parte da nova pasta.

O que a equipe de transição percebeu até o momento é que há setores que contam com recursos em várias das pastas atuais, o que acaba tirando muito da eficiência da atuação do governo federal, além de reforçar estruturas burocráticas que podem se tornar foco de práticas ruins.

Com base nesse levantamento e cruzamento de projetos e ações que devem ser tomadas as decisões sobre o que efetivamente será priorizado pelo governo de Jair Bolsonaro a partir de janeiro.

Teto de gastos restringe investimentos na área, diz CBIC

Por Fernanda Pires e Estevão Taiar | De São Paulo



José Carlos Martins, da CBIC: "Enquanto tiver a PEC do teto de gastos, você terá um problema sério".

A retomada da infraestrutura passa necessariamente pela revisão do teto de gastos públicos, regra que impede a ampliação dos investimentos além da variação da inflação de um ano para o outro, disse o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), José Carlos Martins. "O Estado perdeu a capacidade de investimento. Enquanto tiver a PEC do teto de gastos, você terá um problema sério", disse ontem no fórum de infraestrutura "E agora, Brasil?", promovido pelo Valor e pelo jornal "O Globo" na M&T Expo, feira de máquinas e equipamentos que ocorreu em São Paulo.

O limitador dos investimentos é especialmente ruim diante das necessidades superlativas do Brasil para fechar o fosso que separa o país do século XXI. Segundo Cláudio

Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, o Estado precisa investir 4% do PIB por 20 anos para modernizar a infraestrutura básica. Segundo ele, não está incluída nesse cálculo a infraestrutura de fronteira, "que custaria muito mais, de 8% a 9% do PIB por 15 a 20 anos". Neste ano o Brasil deve encerrar com um percentual bem menor do PIB investido: 1,7%. A previsão para 2019 é de 1,6%.

"O novo governo tem ambições muito maiores. Se ele conseguir chegar ao fim do mandato em 4% do PIB, já será um esforço colossal e tem de fazer tudo certo", disse Frischtak.

O estoque de infraestrutura do Brasil caiu nos últimos 30 anos, segundo dados apresentados pelo consultor. Nos anos 80, era de quase 60% do PIB, considerado ideal. Em 2017, foi de 36%. Os maiores hiatos são nas áreas de saneamento e transportes. "Era outra época, em que o Estado comandava, planejava e investia. Essa época passou, teve leve retomada no PAC [Programa de Aceleração do Crescimento] e foi um desastre. A execução pelos entes públicos infelizmente é falha por uma série de circunstâncias, e acho que vamos ter de mudar esse modelo. O problema não é só investir mais, mas investir melhor", disse Frischtak.

A melhora da infraestrutura depende de um receituário de

medidas amplamente conhecidas, disse. Envolve planejamento de longo prazo do Estado, e não de governo; aumento do investimento privado; segurança jurídica; reforma e autonomia das agências reguladoras; melhora da regulação existente; financiamento; privatização das estatais; melhor utilização do BNDES, cujos presidentes não têm mandato, e do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) - no qual há mandato, mas falta pessoal. Mas não só.

Uma das principais críticas da iniciativa privada é o papel atualmente desempenhado pelos órgãos de controle. "O Tribunal de Contas está se tornando um grande gestor, está gerindo junto com a gente", afirmou Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). A associação representa os TUPs, terminais instalados em área própria, que ficam fora dos portos públicos. Não são, portanto, concessionários de ativos da União. Segundo Barbosa, contudo, as regras definidas pelo TCU para que a agência reguladora de transportes aquaviários (Antaq) aplique aos terminais arrendatários de áreas públicas respingam nos TUPs.

No caso da construção pesada, diz Martins, o órgão de controle "tem de resolver preço, prazo e qualidade. Hoje, está sem responsabilidade da entrega porque o trabalho está





focado no meio, e não no fim".

Martins defendeu ainda a mudança do modelo de contratação de construtoras pesadas, sob pena de acontecer novamente um processo de cartelização desvendado pela Lava-Jato. "O modelo foi feito para poucas. Se for mantido, só mudarão os atores e talvez voltemos a ter o mesmo problema, que é a concentração do mercado", disse. Martins questionou a razão de o governo licitar lotes de rodovias extensos, com mais de mil quilômetros, que poucas empresas conseguem atender, em vez de fatiá-los.

Um cenário criticado pela Cbic seria o governo abrir de forma indiscriminada o setor para estrangeiros. "Não dá para vir alguém de fora financiar, trazer o capital e seu fornecedor a tiracolo. Não dá para sermos novamente colonizados, tem de vir aqui em igualdade de condições."

Martins se reunirá amanhã com o vice-presidente eleito da República, general Hamilton Mourão, para expressar apreensão com os planos do novo governo para o setor. "Temos uma preocupação muito grande" com a falta de indicações mais claras sobre as ideias do governo eleito para o segmento, disse Martins, antes de saber da indicação de Tarcísio Freitas para o Ministério da Infraestrutura. Para ele, o governo não pode ficar preso à agenda do ajuste fiscal.

O diretor-executivo da

Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes, defendeu que Bolsonaro mantenha a atual política para o setor. Paes destacou principalmente a necessidade de dar continuidade a projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), mencionando os leilões da Ferrovia Norte-Sul e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

A grave crise fiscal, no entanto, não deixa alternativa que não seja justamente a manutenção do modelo de parcerias com a iniciativa privada, de acordo com o executivo. "Não existe outra solução. Os investimentos do setor ferroviário estão decaindo porque estamos na última perna dos contratos. Se não houver renovação das concessões atuais, extensões de prazo, esses investimentos não vão acontecer."

Também o presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Jorge Bastos, defendeu as prorrogações antecipadas das concessões ferroviárias para deslanchar investimentos em vez de esperar o fim do contrato para reliciar o ativo. "Não dá para ficar esperando oito anos", disse, numa referência à data-limite de algumas concessões. Bastos mostrou preocupação com uma eventual extinção da empresa durante o mandato de Bolsonaro. "A EPL é muito mais do que a empresa do trem de alta velocidade, ela é fundamental para o desenvolvimento do país", disse, citando o projeto mais famoso da companhia.

Entidades elogiam o 'conhecimento técnico' do indicado para ministério

Por Arícia Martins | De São Paulo

A escolha de Tarcísio Gomes de Freitas para o recém-criado Ministério da Infraestrutura foi elogiada pelo setor privado. Segundo executivos de associações empresariais, Freitas tem conhecimento técnico, e sua experiência como secretário de coordenação de projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) é um importante diferencial.

"É alguém que já começa muitos pontos na frente", disse César Borges, presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e ex-ministro dos Transportes, referindo-se à atuação de Freitas como secretário do PPI. "Ele tem uma visão completa dos projetos de concessões e privatizações, que, agora, devem acelerar", avalia. Segundo o presidente da ABCR, os projetos do programa demoraram a deslanchar, mas agora estão maduros e prontos para serem colocados em leilão.

Para Borges, o futuro ministro conhece o setor, tem boa formação profissional e acadêmica e, também, boa relação com o Congresso. Por isso, sua nomeação deve ser positiva para o segmento de infraestrutura, que está otimista com os sinais dados até agora pelo novo governo, tanto em razão das indicações já feitas para o setor quanto pela perspectiva

de maior crescimento econômico com a agenda liberal proposta por Bolsonaro.

Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), classifica a nomeação de Freitas como "excelente". "É uma pessoa extremamente competente e dedicada. Ele vai ajudar o processo de governança e agilizar os investimentos", aponta o empresário, que também tem perspectivas melhores para o ano que vem.

De acordo com Tadini, 2019 deve ser um ano de maior crescimento para o setor de infraestrutura, depois de um 2018 ruim, o que credita à falta de projetos e à restrição fiscal, uma vez que os investimentos em infraestrutura dependem de recursos públicos.

Por isso, afirma, é importante que o governo defina um novo pacote de investimentos e tenha boa interlocução com o setor privado, condições que, para ele, serão atendidas pelo novo ministro. "Ele é um bom nome não só pela experiência que já tem nessa atividade, mas também por sua relação com investidores privados", observa.

Freitas já foi diretor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e é consultor legislativo da Câmara.

Setor terá mapeamento dos projetos a serem tocados nos 100 dias iniciais

Por Marcos de Moura e Souza | De Belo Horizonte

A equipe do presidente eleito, Jair Bolsonaro, trabalha nos ajustes finais de um documento sobre os projetos de infraestrutura para o primeiro ano do futuro governo.

Técnicos do Ministério do Planejamento, sob a coordenação do general da reserva do Exército Oswaldo Ferreira, listaram empreendimentos para os primeiros cem dias de gestão, para os primeiros seis meses e para o primeiro ano (até o fim de 2019).

Muitos são projetos a serem concedidos ao capital privado e que começaram a ser estruturados pelo governo do presidente Michel Temer dentro do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

"A estimativa é que os projetos do PPI que vão ficar para 2019 poderão ter investimentos de cerca

de R\$ 500 bilhões", disse Bruno Eustáquio Ferreira Castro de Carvalho, servidor do Planejamento e um dos integrantes da equipe de transição. Carvalho atuou no PPI antes da nova função.

Os planos incluem concessões de parques nacionais de preservação ambiental para que a iniciativa privada possa explorá-los de forma sustentável. Há também projetos de energia renovável, de concessão de aeroportos, rodovias e portos, segundo Carvalho.

O documento em elaboração pela equipe de Bolsonaro se chama "Mais Infraestrutura, Mais Brasil" e deve ficar pronto nos próximos dias.

Entre os projetos já previstos pelo atual governo para 2019, estão leilões de aeroportos, rodovias, da ferrovia Norte-Sul, de terminais portuários e de óleo e gás.

Um dos pontos que a nova equipe espera ver concretizado nos

primeiros cem dias do governo Bolsonaro é a concessão de uma área de mineração no Estado de Tocantins. Trata-se de uma área que pertence à União no município de Palmeirópolis, onde há presença de cobre, zinco, ouro e outros metais. O valor estimado do ativo é de R\$ 280 milhões. O plano de cedê-lo à iniciativa privada foi desenvolvido no atual governo. Há outras três áreas para exploração mineral a serem cedidas e que também ficarão para a gestão Bolsonaro.

O "Mais Infraestrutura, Mais Brasil" é definido pela equipe como um mapeamento dos desafios e oportunidades na área de infraestrutura para o próximo governo. Uma das propostas em estudo pelo time da infraestrutura diz respeito a mudanças no processo de licenciamento ambiental. "O processo de licenciamento precisa ser transparente e previsível", diz Carvalho.

Tirar o gesso do Orçamento

A proposta de desvincular as receitas do destino estabelecido pela Constituição tem sido um sonho de inúmeros economistas. Na última campanha, alguns candidatos chegaram a falar nisso, mas quem defendeu mais abertamente foi o grupo do candidato Geraldo Alckmin. A equipe econômica que vai assumir em janeiro está preparando uma Proposta de Emenda Constitucional que tem chamado de PEC da Liberdade Orçamentária. É necessária, mas é muito difícil fazer.

O Orçamento está cada vez mais engessado. Todo ano sobe um pouco mais o percentual de despesas que o administrador público não pode mexer porque vai para um gasto específico. Era 84% em 2013, foi 91% no ano passado.

Mas se for desvincular o dinheiro da saúde, por exemplo, o governo Bolsonaro terá um problema de cara com essa bancada, que acaba de mostrar força indicando o ministro. Mesmo os que concordarem em tese, ficarão contra quando for a sua área de interesse. Em algum momento, teria que ser enfrentado o problema de dar mais liberdade ao governo para decidir sobre as despesas.

Isso só dá certo, no entanto, se for aprovada a reforma da Previdência, que tem consumido cada vez mais recursos. Com o teto

de gastos incidindo sobre os outros gastos, o que tem crescido é a despesa previdenciária. Cresce vegetativamente e também por decisões judiciais.

Um exemplo aconteceu recentemente. Todo aposentado por invalidez tem direito a 25% para pagar um cuidador. Como esse tipo de aposentadoria é de baixo valor, esse extra fica em geral em torno de R\$ 300. Aumenta o custo, mas é possível cobrir. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu em agosto estender o benefício para todos os aposentados.

Ao generalizar, e em percentual, significa que pega até quem recebe, hoje, R\$ 30 mil, e, no caso, essa pessoa receberá mais de R\$ 7 mil de extra. O custo disso, segundo o cálculo do especialista Paulo Tafner, é de R\$ 8 bilhões no primeiro ano, mas vai crescer porque o total de aposentados tende a aumentar. O STJ está, nesse caso, criando um benefício que não existia, ou seja, legislando.

E confirmando a desigualdade no país, já que é um percentual, e não um valor fixo. Quem recebe mais terá um valor maior do que quem recebe o piso. Se desvincular os gastos e não mudar a Previdência, inclusive retirando da Constituição, como foi a proposta dos economistas Armínio e Tafner, as despesas com pensões e aposentadorias vão crescer e

engolir o Orçamento inteiro.

Não há trabalho fácil para a equipe que está chegando. Alguns problemas vêm sendo adiados ou contornados, e um deles é o do engessamento do Orçamento. A DRU, Desvinculação das Receitas da União, foi um atalho feito no governo Fernando Henrique e que se eternizou.

Segundo o "Valor", que deu a notícia da PEC da liberdade orçamentária, a futura equipe sabe que isso será polêmico, mas considera que debates inflamados sempre acontecem quando o assunto é despesa pública e que, se houver mais flexibilidade, "a classe política recuperaria poderes perdidos ao longo dos anos". Na teoria, parece claro, mas difícil é conseguir 308 votos em duas votações na Câmara, sem falar no Senado e no risco de voltar à Câmara. Portanto, por mais lógica que pareça uma proposta, a negociação política para isso tem que ser árdua.

Alguns da equipe que tomará posse com o presidente eleito Jair Bolsonaro já tiveram experiência no setor público, mas vários outros, inclusive o futuro ministro Paulo Guedes, jamais estiveram no governo e podem estar subestimando as barreiras que encontrarão para aprovar uma proposta assim.





Os alertas contra o engessamento do Orçamento vêm sendo feitos desde a época do ex-ministro Maílson da Nóbrega no governo José Sarney, há 30 anos. Se a futura equipe apresentar essa proposta será um ato corajoso e na direção certa. Há uma dificuldade e um risco. A dificuldade será convencer os parlamentares a votar contra todas as pressões setoriais que receberão.

O risco é, se conseguir aprovar, o futuro governo aproveitar para estrangular as áreas pelas quais não demonstra interesse como, para citar um caso, os órgãos de controle da área ambiental. Só vale ter a liberdade orçamentária se for para tornar mais racional e eficiente o gasto público e não para apagar agendas que o governo não valoriza.

Megaleilão de petróleo é alvo de disputa entre Guedes, Guardia e o Congresso

Pré-sal. Futuro ministro da Economia e o presidente do Senado, Eunício Oliveira, defendem repasse para os Estados e municípios de 20% dos R\$ 100 bilhões que devem ser arrecadados; Fazenda, porém, é contra partilha pois teme prejuízo para o Orçamento

Renan Truffi
Adriana Fernandes /
BRASÍLIA

As negociações em torno do megaleilão de pré-sal agravaram a crise entre o Congresso, o governo Michel Temer e a equipe de transição de Jair Bolsonaro. No centro do embate, está o repasse para Estados e municípios de 20% dos R\$ 100 bilhões que devem ser arrecadados com o leilão. Essa divisão de recursos é defendida pelo presidente do Senado, Eunício Oliveira, e tem o apoio do futuro ministro da Economia, Paulo Guedes, que considera que a verba extra reduziria a pressão dos governadores eleitos por socorro do governo federal.

Guedes quer condicionar a divisão dos recursos à aprovação de uma reforma da Previdência. O Ministério da Fazenda, no entanto, é contrário à partilha de recursos do leilão porque considera que a divisão prejudica o Orçamento de 2019 e obrigaria o governo atual a cortar mais despesas para se adequar à regra do teto de gastos,

que proíbe que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação. O ministro Eduardo Guardia é contra a divisão dos recursos sem uma contrapartida de ajuste fiscal dos governadores.

O projeto de lei que viabiliza a realização do megaleilão pode ser votado hoje no Senado, depois de o Planalto garantir a edição de uma medida provisória (MP) para a destinação da parcela a Estados e municípios. O senador Romero Jucá (MDB-RR) reassumiu a liderança do governo no Senado, com a missão de chegar a um acordo sobre a divisão dos recursos. Jucá ia se debruçar sobre o texto da MP com o objetivo de conseguir fazer o tema passar no Senado na sessão de hoje.

O que irritou a equipe de Guedes foi que, além da divisão dos recursos do megaleilão do pré-sal com Estados e municípios, outro projeto passou a ser usado como moeda de troca. De autoria do presidente do Senado, a proposta que amplia a renúncia de receitas para beneficiar empresas das áreas das Superintendências do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e da Amazônia (Sudam) entrou na mesa de negociação para aprovação do projeto de lei da cessão onerosa – acordo fechado em 2010 entre a União e a Petrobrás, que permitiu à estatal

explorar, sem licitação, 5 bilhões de barris de petróleo em campos do pré-sal na Bacia de Santos.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, Eunício pressiona pela aprovação do projeto e quer que a proposta não seja vetada. A equipe de transição comandada por Paulo Guedes é contrária à ampliação de incentivos fiscais. O projeto de Eunício concede benefícios tributários a empresas localizadas nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco). A versão original previa apenas a extensão, por mais cinco anos, do benefício à Sudene e Sudam. Ele acaba no fim de 2018.

Esse custo já é calculado em cerca de R\$ 5,6 bilhões ao ano.

Mas a ampliação da desoneração para incluir a Sudeco elevará o impacto sobre as receitas do governo a quase R\$ 8 bilhões por ano. Paralelamente à tramitação do projeto no Senado, Guedes foi ao Tribunal de Contas da União (TCU) para discutir a possibilidade de assinar a revisão do contrato que abre caminho para o leilão sem a aprovação do projeto no Congresso. Não há impedimento legal para isso, mas integrantes do governo temem que o TCU considere que a União foi lesada na revisão. "TCU não substitui o Congresso", criticou Eunício.

Tarcísio de Freitas vai para Infraestrutura

Atual coordenador da PPI, engenheiro formado pelo Instituto Militar foi escolhido para comandar Transportes, Portos e Aviação Civil

BRASÍLIA

Atualmente um dos principais responsáveis pelo programa de concessões do governo federal, Tarcísio Gomes de Freitas foi anunciado ontem como o novo ministro da Infraestrutura. Oficial do Exército por 16 anos, ele hoje exerce o cargo de secretário de Coordenação de Projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). "Tarcísio Freitas é extremamente qualificado para desempenhar essa difícil missão", disse o presidente eleito, Jair Bolsonaro.

Formado em Engenharia pelo Instituto Militar de Engenharia (IME), Freitas já foi diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Antes desses postos, foi chefe da seção técnica da Companhia de Engenharia do Brasil na Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti. "Excelente escolha, conhece do assunto e tem boa formação e capacidade", elogiou o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), César Borges.

"Pode acelerar os projetos desenvolvidos no PPI e incrementar importantes obras de infraestrutura de transporte." A estrutura a ser comandada por Freitas é a mesma que hoje se chama Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. "Essa questão do superministério de Infraestrutura era uma ideia inicial", disse Freitas logo após ter seu nome oficializado pelo presidente eleito, Jair Bolsonaro, em sua conta no Twitter. "À medida em que os estudos vão avançando, vai-se percebendo qual é o desenho ótimo." Ele agradeceu ao general Oswaldo Ferreira pela forma como conduziu os estudos.

Núcleo duro. Como informou o Estado ontem, o Ministério de Desenvolvimento Regional deve ficar com área que hoje é do Ministério das Cidades e Integração Nacional e o Ministério de Minas e Energia permanece com as competências que tem atualmente, explicou o futuro ministro. A pasta de Comunicações, por sua vez, continuará como está hoje, fundida à de Ciências e Tecnologia. A ideia inicial era reunir todas as pastas numa só.

A escolha de Freitas, do "núcleo duro" do programa de concessões, indica a importância que o programa deverá ter no futuro governo. "A ideia é trazer

investimento privado para a infraestrutura", disse. "Vai ter mais concessões, mais PPPs (parcerias público-privadas)." No dia 31 de agosto, o PPI comemorou seu centésimo empreendimento concedido. Na ocasião, o agora futuro ministro disse ao Estado que elas geraram RS 43 bilhões em outorgas para o governo federal e mobilizaram investimentos de RS 153,9 bilhões.

O PPI, por sua vez, deverá permanecer sob o comando de Adalberto Santos de Vasconcelos. A estrutura deverá integrar a Secretaria de Governo, a ser comandada pelo general Carlos Alberto dos Santos Cruz. Nos últimos dias, houve disputa interna pelo comando da estrutura. O futuro secretário-geral, Gustavo Bebbiano, reivindicava o comando do PPI com o futuro vice-presidente, Hamilton Mourão.

Havia ainda a possibilidade de o programa ficar no Ministério da Economia. A pasta, porém, deverá ficar com a venda de imóveis da União e desinvestimentos de empresas estatais. A escolha de Freitas e a permanência de Vasconcelos, dois técnicos respeitados pelo mercado, indicam a continuidade do programa de concessões. /LU AIKO OTTA, JULIA LINDER, LUISA MARINI, ESPECIAL PARA O ESTADO