

Para "desencantar" obras inacabadas

SAFATLE, Claudia; "Entrevista com Adalberto Santos de Vasconcelos (Secretário Especial de PPI): Para 'desencantar' obras inacabadas". Valor Econômico. São Paulo, 1º de fevereiro de 2019.

Adalberto Santos de Vasconcelos recebeu, no dia 1º de janeiro, uma missão hercúlea: desencantar e concluir grandes obras públicas inacabadas que já enterraram bilhões de reais e nada entregaram à população. À frente da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), subordinada ao ministro da Secretaria de Governo, Santos Cruz, e com seus poucos mais de 50 funcionários, ele terá que apresentar, neste mês, uma lista de projetos estratégicos para serem concluídos.

A decisão final sobre quais serão levados adiante, nessa primeira leva, será do conselho do PPI, que reúne-se em fevereiro.

Das mais de 13 mil obras inacabadas sob o patrocínio do governo federal em todo o país, o conselho vai selecionar no máximo oito com potencial para entrar na carteira do PPI.

Serão as mesmas de sempre, aquelas que entra governo, sai governo, criam-se grupos de trabalho interministerial e nada acontece. Parece que estão sob quebranto, mas é mais complicado do que isso.

Segundo Adalberto, a lista abarca, dentre outras, a Transnordestina, Angra 3, a BR-163 (Mato Grosso), a duplicação da Rodovia da Morte (BR-381 em Minas Gerais), a Transposição do Rio São Francisco, e por aí vai.

Uma vez no PPI, os técnicos terão que "apresentar um diagnóstico e uma solução", disse Adalberto. "As rodovias poderão ser qualificadas como obra pública ou como concessão", acrescentou. Diante da penúria do setor público, o mais apropriado é encontrar sócios privados para completar essa empreitada.

"O Brasil tem uma grande carteira de obras, mas não tem projetos. Desde 1990, quando acabou o Geipot, perdemos a massa crítica de ver o Brasil do futuro." O Geipot foi criado em 1965 como Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, mais tarde foi convertido em Empresa de Planejamento na Área de Transportes (rodoviário, ferroviário, aquaviário etc.) e entrou em processo de liquidação em 2001.

Dilma Rousseff, quando presidente da República, tentou recriar uma estrutura semelhante. Inicialmente, porém, ela optou por criar a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (Etav), para administrar o trem-bala. Como a ideia não deu certo, ela transformou a Etav na EPL, Empresa de Planejamento e Logística.

Enquanto os governos patinam na estruturação dos investimentos absolutamente necessários para dar condições de escoamento da produção no país, o que aparece vem com erros de origem.

"Começa-se muita obra sem projeto básico, sem licenciamento ambiental, sem planejamento, sem garantia de orçamento e com várias pendências junto aos órgãos de controle", explicou o secretário.

"A Transnordestina foi assim. Começou como uma ideia, mas não havia um projeto. Com isso, a obra fica muito mais cara e não se entrega nada à sociedade."

O que receber o selo do PPI, assegura ele, terá um projeto estruturado e sairá dali já com licenciamento ambiental e solução para desapropriações. O secretário não quis antecipar os modelos de soluções que tem em mente ou que o conselho indicará, mas sugere que o governo poderá agregar a Transnordestina a outras ferrovias e encorpar a sua carga, para torná-la mais atrativa ao setor privado.

A conclusão da usina nuclear de Angra 3 também poderá ser entregue ao setor privado. Avalia-se, porém, se há base legal para isso. O primeiro passo foi dado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que, na penúltima reunião do ano passado, decidiu mandar a usina para a secretaria do PPI.

O programa dá segurança jurídica, que é um elemento-chave para a atração do setor privado. A secretaria especial comandada por Adalberto foi criada para resolver problemas e, para isso, ele agora tem sob seu organograma uma secretaria de licenciamento e desapropriação - dois pepinos que, em geral, atrasam sobremaneira a conclusão de projetos de logística. Com os técnicos especializados nos assuntos e com poder para solucioná-los, as obras podem ganhar velocidade.

"Vamos ver o custo de conclusão de cada uma das obras estratégicas para o país. Nenhuma delas tem solução fácil, mas vamos olhar sem preconceitos", adianta o secretário.

Diz-se que falta muito pouco - talvez uns 5% - para conclusão da transposição do São Francisco, mas sabe-se no governo que isso não é verdade. A água que sai do rio terá que ser levada aos municípios e, para recebê-la, eles terão que dar um tratamento adequado. Ou seja, não basta concluir a obra. É preciso entregar o serviço para a população.

A determinação com que o Adalberto fala sobre o cumprimento das tarefas que recebeu no início do ano pelo novo governo chega a ser contagiante. O currículo do secretário, auditor do Tribunal de Contas da União (TCU) que em 2016 ocupou a secretaria do PPI, talvez possa ser uma boa referência sobre o seu empenho para cumprir missões.

No ano passado, por exemplo, contrariando as expectativas, por meio do PPI foi possível licitar as seis distribuidoras de energia que ainda estavam nas mãos da Eletrobras.

Em 30 meses de governo Temer, disse ele, foram contratados 124 projetos entre concessões leiloadas ou ativos vendidos envolvendo aeroportos, petróleo, linhas de transmissão de energia, sendo que desses, 47 foram para investidores estrangeiros.

Isso perfaz um investimento total de R\$ 252 bilhões, sendo que cerca de 80% devem ser desembolsados nos primeiros cinco anos dos contratos.

Ciente de que o investimento em infraestrutura no Brasil é baixíssimo - gira em torno de 1,4% a 1,6% do PIB - e insuficiente para manter o estoque existente, Adalberto sonha em ver, um dia, o país investindo 5% do PIB.

Já foi assim no período dos governos militares, quando a média de investimentos em obras de infraestrutura era de 5,4% do PIB. Mas essa é uma outra história, sob outras condições e realidade.

Claudia Safatle é diretora adjunta de Redação do Valor Econômico