

Começa a década da infraestrutura

Fabiane Stefano

O Brasil inicia o maior ciclo de grandes obras dos últimos 30 anos. Nos próximos cinco anos, meio trilhão de dólares deverão ser investidos. A realidade felizmente vai além dos discursos do PAC



No meio de uma imensa planície litorânea, recoberta por coqueirais e pastos abandonados, uma ponte avança em direção ao mar. Vista de cima, a estrutura de 2,9 quilômetros de concreto e ferro parece perdida no meio do nada. Ali, num ponto remoto do município de São João da Barra, no litoral norte do Rio de Janeiro, está sendo construído o superporto do Açú, obra da LLX, braço de logística do grupo empresarial do bilionário Eike Batista. O projeto, orçado em 3 bilhões de reais, é a ponta de um empreendimento que poderá ser muito maior. Se os planos de Eike forem concretizados, em torno do porto serão instaladas duas siderúrgicas, duas mineradoras, um polo metal-mecânico e até uma montadora de automóveis. Juntas, essas empresas demandariam investimentos de 40 bilhões de reais. "O Açú é o quintal da bacia de Campos", diz Otávio Lazcano, presidente da LLX. "Além da possibilidade de exportar petróleo, estamos criando uma nova rota para despachar para o exterior o minério de ferro de Minas Gerais." A estimativa é que o complexo possa gerar 50 000 empregos na região de São João da Barra - o que, segundo previsão da empresa, demandará a construção de uma nova cidade ao lado do porto para abrigar 200 000 habitantes.

Megalomania do oitavo homem mais rico do mundo? O tempo dirá. O que já se sabe é que Eike não está sozinho em sua aposta no futuro do Brasil. A milhares de quilômetros dali, em plena Amazônia, duas enormes usinas hidrelétricas no rio Madeira ganham corpo e em breve devem entrar em operação. No meio do sertão nordestino, centenas de quilômetros de trilhos deverão ligar uma região produtora de grãos no sul do Piauí aos portos de Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco. A Petrobras toca obras em diversos pontos do país e posiciona o Brasil como uma das mais promissoras regiões petrolíferas do mundo. Empresas e investidores privados, incluindo fundos de investimento nacionais e estrangeiros, são atraídos em número crescente para os projetos de usinas, portos, ferrovias e estradas. O capital busca, afinal, um terreno onde há quase tudo a fazer ou a melhorar. Tais obras ainda são uma gota num oceano de necessidades? Sim. A máquina governamental foi montada para que as coisas não aconteçam? Sem dúvida. Qualquer obra no Brasil precisa vencer uma maratona burocrática antes de virar realidade? Verdade. Mas o que vemos é um impulso à infraestrutura como não se via desde os anos 70, quando o governo militar tocou planos quinquenais que levaram a grandes acertos, como a construção de Itaipu, usina que até hoje responde por um quinto da

energia consumida no país, e a erros monumentais, como a Ferrovia do Aço. "Este é o melhor momento da infraestrutura no Brasil nos últimos 30 anos", diz o economista Ricardo Amorim. "E estamos só no começo." Quarenta anos após o milagre econômico, está se forjando uma nova década da infraestrutura.

O cenário mais auspicioso no presente e, principalmente, a expectativa de dias muito melhores no futuro são a conclusão de uma série de estudos feitos por especialistas no tema. Um levantamento exclusivo do ANUÁRIO EXAME DE INFRAESTRUTURA 2009-2010 identificou 1 200 obras com orçamento total de 332 bilhões de reais em andamento ou em projeto. Algumas dezenas de empreendimentos superam 1 bilhão de reais em investimentos a maior delas, a ampliação do metrô de São Paulo, consome 23 bilhões. De acordo com a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), os investimentos públicos e privados no setor mais que dobraram de 2003 a 2009, de 31 bilhões para 64 bilhões de dólares. Ainda aquém dos 100 bilhões apontados pela associação como o mínimo necessário para o país, o impulso parece já mostrar resultado. Um estudo do Banco Mundial em 155 países, com mais de 1 000 operadores logísticos internacionais, mostrou que a infraestrutura brasileira passou do 61o lugar para o 41o de 2007 a 2009, um dos maiores avanços registrados no ranking. A consultoria Deloitte estima que já neste ano o país deverá aplicar 100 bilhões de dólares em infraestrutura e 140 bilhões em 2012. São números condizentes com as necessidades apontadas pela agência de classificação de risco Standard & Poor's, que estima em 500 bilhões de dólares o volume de investimentos em infraestrutura nos próximos cinco anos, incluindo os gastos com as dependências esportivas e outras melhorias para a Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Se confirmados, o país deverá avançar no front internacional. Hoje, o Brasil é o décimo no ranking de investimentos totais, aí computadas não apenas as obras de infraestrutura mas também a área industrial e a construção civil. A consultoria LCA estima que o investimento passará dos atuais 261 bilhões de dólares para 1 trilhão em 2020. O país poderá ser, então, o quarto maior canteiro de obras do mundo - em linha com a perspectiva de quinta potência mundial.

A infraestrutura começa a tomar impulso

Embora a taxa de investimento na economia brasileira ainda esteja muito abaixo do desejável... (valor investido em máquinas, equipamentos e construção(1) em 2009):

A infraestrutura começa a tomar impulso

Embora a taxa de investimento na economia brasileira ainda esteja muito abaixo do desejável... (valor investido em máquinas, equipamentos e construção(1) em 2009):

Os maiores investimentos

Hidrelétricas, ferrovias, rodovias e portos são os maiores empreendimentos já em curso ou em projeto no país (investimentos em bilhões de reais)

Obras que devem ser concluídas em 2010



ECLUSAS DO TUCURUI
A obra, iniciada em 1980, vai restabelecer a navegabilidade no rio Tocantins, interrompida pela barragem da usina de Tucuruí



FERROVIA NORTE-SUL (trecho norte)
Até o final do ano, deverão ser concluídos 1.349 quilômetros ligando Aguiarnópolis (TO) a Anápolis (GO)



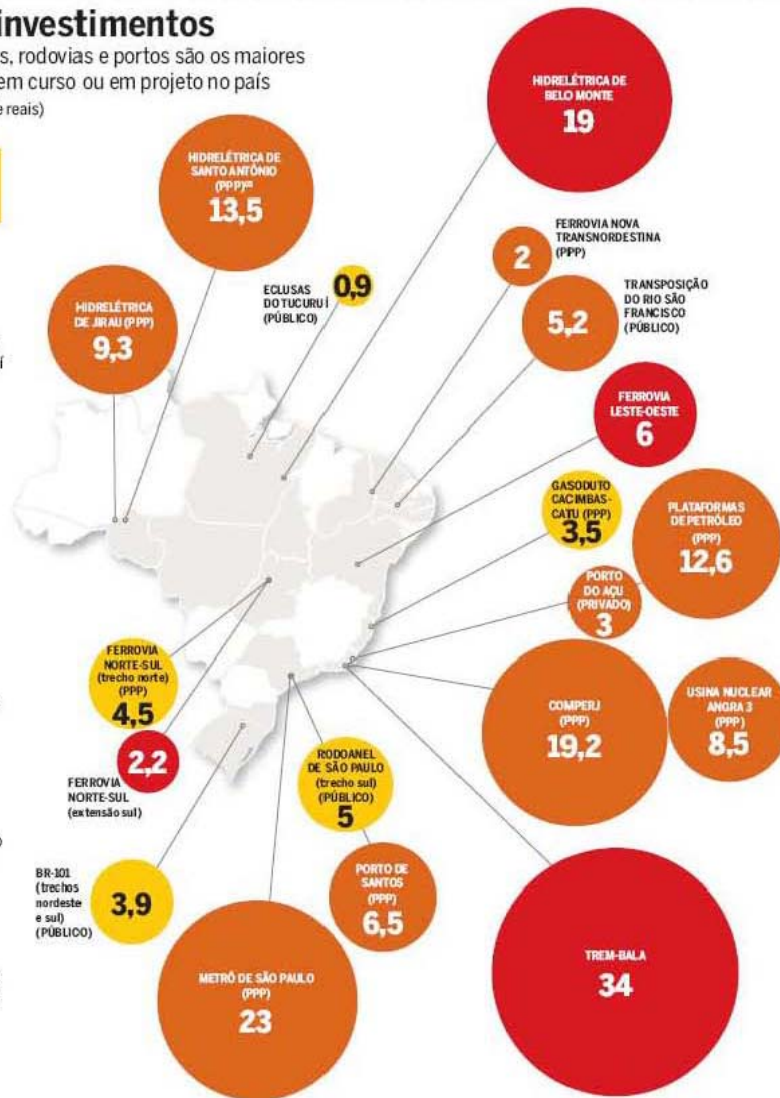
BR-101 (trechos nordeste e sul)
Deverá ser concluída a duplicação de um total de 592 quilômetros, em estados do Sul e do Nordeste



RODOANEL DE SÃO PAULO (trecho sul)
Já aberto ao tráfego, o trecho de 57 quilômetros interliga sete rodovias e facilita o acesso ao porto de Santos



GASODUTO CACIMBAS-CATU
Com extensão de 946 quilômetros, esse é o terceiro trecho do gasoduto que vai ligar os estados do Sudeste ao Nordeste



A utilização deste art...

Obras com conclusão prevista para os próximos anos

COMPERJ
O complexo petroquímico da Petrobras terá capacidade para processar 150 000 barris de óleo pesado por dia e vai diminuir a importação de produtos petroquímicos

PORTO DE SANTOS
Diversas obras estão sendo feitas no porto, como aumento da profundidade do canal, melhorias nos acessos rodoviários e ampliação de terminais privados

PLATAFORMAS DE PETRÓLEO
A Petrobras está construindo sete plataformas, que serão instaladas na costa do Rio de Janeiro e do Espírito Santo

FERROVIA NOVA TRANSNORDESTINA
A recuperação de 550 quilômetros e a construção de mais 300 permitirão a ligação do sertão do Piauí com os portos de Suape (PE) e Pecém (CE)

HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTONIO
Com capacidade de geração de 3150 megawatts, a usina é uma das duas unidades em construção no rio Madeira (RO)

PORTO DO AÇU
O porto do empresário Eike Batista será parte de um complexo industrial que deverá contar com indústrias de aço e cimento

HIDRELÉTRICA DE JIRAU
A usina, a segunda em construção no rio Madeira, terá capacidade de gerar 3 300 megawatts. Prevista para 2013

TRANSPosição DO SÃO FRANCISCO
Dois canais, com um total de 720 quilômetros, levarão água do rio São Francisco para regiões secas de Pernambuco, Paraíba e Ceará

USINA NUCLEAR ANGRA 3
A terceira usina nuclear do país terá potência de 1 350 megawatts. Metade dos equipamentos foi importada da Alemanha nos anos 80

METRÔ DE SÃO PAULO
A expansão do metrô e a modernização da rede de trens ampliarão a malha de transporte da Grande São Paulo de 61 para 390 quilômetros até 2014

Em fase de projeto, preparação de edital ou contratação

TREM-BALA
O trem de alta velocidade para transporte de passageiros deverá ligar a cidade do Rio de Janeiro a São Paulo e Campinas

HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE
Polêmica, a usina projetada para o rio Xingu (PA), se concretizada, será a segunda maior do país, com 11 200 megawatts de potência

FERROVIA LESTE-OESTE
Com 1 490 quilômetros, a ferrovia ligará o porto de Ilhéus (BA) ao interior de Tocantins, cruzando uma grande região produtora de grãos

FERROVIA NORTE-SUL (extensão sul)
De Ouro Verde (GO) a Estrela do Oeste (SP), o trecho ligará a Norte-Sul com a malha ferroviária do Sudeste

RODOANEL DE SÃO PAULO (trecho leste)
A construção de mais 41 quilômetros do anel viário será financiada com recursos arrecadados com a concessão do trecho sul

Em bilhões de dólares

% do PIB

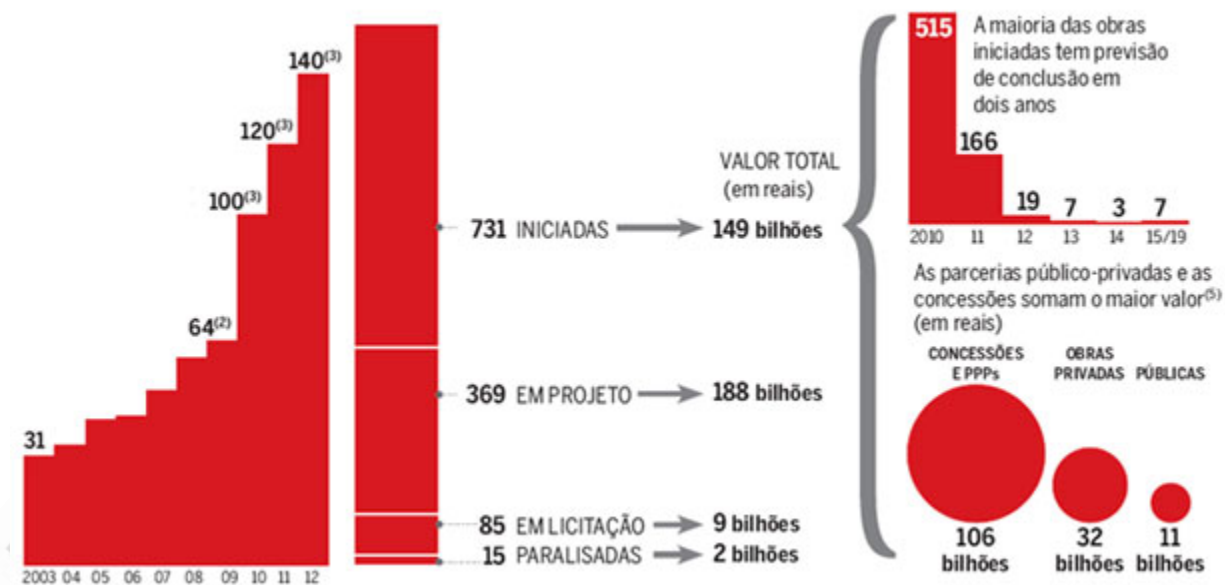
CHINA	2 111	43%
ESTADOS UNIDOS	1 733	12,2%
JAPÃO	1 018	20%
ALEMANHA	608	18,5%
FRANÇA	560	20,8%
ÍNDIA	426	33,3%
ITÁLIA	409	19,1%
ESPAÑA	383	26,5%
REINO UNIDO	329	14,9%
BRASIL	261	16,7%
RÚSSIA	248	20,2%
MÉXICO	181	20,8%

(1) Formação bruta de capital fixo (2) Estimativa (3) Previsão (4) Obras com valor acima de 1 milhão de reais, catalogadas no ANUÁRIO EXAME DE INFRAESTRUTURA 2009-2010 (5) Recursos necessários para a conclusão das obras

No passado, o Brasil já flertou algumas vezes com o crescimento sustentado, mas sistematicamente deixou escapar as oportunidades. Os avanços no sistema econômico nas duas últimas décadas, porém, parecem indicar que o momento atual se assenta em bases mais profundas. O Brasil nos últimos anos - com exceção de 2009, marcado pela retração global voltou a registrar um ritmo de expansão superior a 5%. Isso é fundamental, pois há uma correlação direta entre economia mais parruda e investimentos maiores em infraestrutura. A perspectiva de crescimento forte dá aos investidores confiança, sem a qual não há investimento em obras que duram anos, quando não décadas, para gerar retorno. Não surpreende que boa parte da base brasileira de estradas e energia tenha sido construída na década de 70, justamente quando o país chegou a crescer em ritmo chinês. Naquele período, durante anos seguidos foram registradas taxas de mais de 20% do PIB investidos na chamada formação bruta de capital fixo, termo que resume os gastos com máquinas, equipamentos e construção. Desde os anos 80, essa taxa varia conforme o humor da economia. Em 2009, a formação bruta de capital fixo caiu abaixo de 17% do PIB, mas a previsão é que neste ano o país volte a investir cerca de 20%, algo que não ocorre desde 1994. Segundo a LCA, a partir de 2012 o país terá taxas de investimento acima de 20% do PIB. É exatamente o que ainda está por vir que caracteriza o momento como um ciclo capaz de influenciar o desempenho econômico do país. De acordo com o ANUÁRIO EXAME DE INFRAESTRUTURA, quase 40 bilhões de reais deverão ser gastos para a conclusão de 515 obras até o fim de 2010. Neste ano, também deverão ser iniciadas quase 300 que, juntas, movimentarão mais 52 bilhões de reais. "O Brasil nunca esteve tão perto de deslanchar numa área há muito marcada por desalento", diz Anand Hemnani, vice-presidente da consultoria americana CG-LA. Recentemente, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal financiador de obras no país, mapeou os investimentos até 2013 e identificou 274 bilhões de reais destinados a energia elétrica, telecomunicações, saneamento e logística.

...na área de infraestrutura, o investimento começou a crescer e deve dobrar até 2012 (em bilhões de dólares)

O país tem cerca de 1 200 obras(4) de infraestrutura em diversos estágios de evolução



Um elemento central para quem aposta numa nova fase de investimentos no país é a perspectiva de mais dinheiro disponível. Sozinho, o governo não tem os recursos necessários. O Estado parece também incapaz de gerenciar projetos e a execução de grandes obras apesar de toda a propaganda envolvida no assunto. Há, ainda, recorrentes denúncias de corrupção envolvendo obras públicas, o que faz com que sejam - corretamente - paralisadas. Segundo

dados do próprio governo, apenas 40% das obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, foram concluídas até agora. O site independente Contas Abertas dá outro número: 11%. Ainda assim, uma segunda edição do PAC foi anunciada recentemente, com estardalhaço típico de véspera de eleição. Atualmente, segundo levantamento de EXAME, há 731 obras de vulto iniciadas, que somam 149 bilhões de reais. Sozinho, o setor público responde por apenas 8% desse total. Os 92% restantes dividem-se em obras tocadas exclusivamente por empresas privadas ou na forma de concessões e parcerias com o setor público. Felizmente, há no mundo hoje um enorme estoque de dinheiro gerido por profissionais que começam a ver oportunidades na carência brasileira de infraestrutura. São fundos com vocação para o investimento de retorno previsível e de longo prazo - a característica dos projetos desse setor bem montados. Uma dessas fontes são os fundos soberanos constituídos pelos governos de países que acumularam reservas com exportações, caso das nações árabes e da China. Apenas os fundos soberanos chineses somam um patrimônio de 2,5 trilhões de dólares - boa parte aplicada em títulos dos Estados Unidos. Como a rentabilidade desses títulos hoje é muito baixa, os gestores cogitam diversificar as aplicações. "Se 1% desse capital chinês viesse para o Brasil, seriam 25 bilhões de dólares, uma enormidade. Mas creio que virá mais", diz Amorim. Além dessa bolada, existem outros 2 trilhões em fundos soberanos de países da Ásia e do Oriente Médio. Em março, a Previ, fundo de previdência dos funcionários do Banco do Brasil, assinou um entendimento com o fundo soberano do Catar, cujos ativos somam 50 bilhões de dólares. A diretoria da Previ se reuniu ainda com representantes de um fundo soberano da China dono de 300 bilhões de dólares. "O objetivo é a troca de informações de possíveis negócios tanto aqui como lá fora. Mas o foco vai ser a nossa infraestrutura", diz Fabio Moser, diretor de investimentos da Previ. Com ou sem parceiros internacionais, a Previ planeja investir 7 bilhões de reais no setor, principalmente em projetos de energia, até 2016.

A conjuntura criada pela crise global favorece o Brasil ainda de outra maneira. Recentemente, a infraestrutura virou a tábua de salvação para ricos e grandes emergentes temerosos dos efeitos da crise. China, Estados Unidos e União Europeia anunciaram estímulos centrados em infraestrutura que somam mais de 1 trilhão de dólares. Todos, porém, escolheram investir dinheiro governamental para tocar as grandes obras. Esse avanço estatal tem deixado o setor privado órfão de investimentos na área. "Investidores privados procuram oportunidades nos emergentes por falta de opção nos seus países", diz Artur Simonson, diretor para a área de infraestrutura da Standard & Poor's. Esse movimento já começa a ser percebido. Em janeiro, o banco australiano Macquarie, gestor de 319 bilhões de dólares em ativos, criou um fundo de infraestrutura no México com capital de 408 milhões de dólares. O Macquarie estaria em fase de prospecção no Brasil. O fundo americano Global Infrastructure Partners, com investimentos em energia, transporte e saneamento, também estaria de olho no país.

Enquanto os investidores estrangeiros não chegam com força, o novo ciclo da infraestrutura brasileira tem sido tocado essencialmente por capital nacional. No front público, o BNDES é o grande provedor de recursos. Em 2009, os desembolsos para a área somaram 48,6 bilhões de reais. Do lado privado, começam a despontar os fundos de private equity. "Os altos e baixos nos investimentos em infraestrutura no Brasil não permitiam um fluxo contínuo de projetos. Sem isso, não havia interesse dos investidores", diz Ricardo Bisordi, presidente da AG Angra, gestora de um fundo de 700 milhões de reais que já comprou participações em cinco empresas de setores como saneamento e logística. "Em 2011, deveremos montar um novo fundo para infraestrutura", afirma Bisordi. Quem também está reafirmando sua aposta no setor é o Pátria Investimentos, em fase de captação do segundo fundo dedicado à infraestrutura. A estimativa é que a carteira alcance 1 bilhão de dólares - a maior parte deve vir de aplicadores estrangeiros. "Fundos de infraestrutura são uma classe de investimento nova para nós", diz Octavio Castello Branco, sócio do Pátria. "Há cinco anos isso nem existia no Brasil."

Como tudo o que diz respeito à infraestrutura, não será da noite para o dia que os problemas desaparecerão. Décadas de paralisia cobrarão seu preço para a atual e as próximas gerações. Não basta um porto ser eficiente na movimentação de cargas se as ferrovias e as rodovias que levam a ele são incapazes de escoar com velocidade os produtos que entram e saem. "A situação é esquizofrênica no Brasil. Há áreas em que o investimento em infraestrutura está acontecendo, mas seu efeito ficará limitado em função daquelas onde não está", diz Richard Dubois, sócio da consultoria PricewaterhouseCoopers. Esse descompasso é evidente no caso

do terminal de contêineres da Santos Brasil, no porto de Santos, o maior do país. Desde que ganhou o direito de exploração do terminal, em 1997, a empresa já investiu 1,2 bilhão de reais para acelerar a operação de carga e descarga. Esse dinheiro fez com que a velocidade de movimentação de contêineres fosse multiplicada de 11 para 132 unidades por hora. Restou, no entanto, um entrave: mesmo depois do embarque, os navios esperam horas para zarpar, dado o congestionamento no acesso ao porto. "O gargalo não acaba. Ele só muda de lugar", diz Antonio Sepúlveda, presidente da Santos Brasil. O caso também é ilustrativo de outra diferença notável: o que está nas mãos da iniciativa privada caminha rapidamente, enquanto o que fica por conta do poder público se arrasta. A boa notícia para todos que operam em Santos é que pelo menos uma demanda antiga - de responsabilidade do governo - está em via de ser resolvida. Dois navios chineses começaram a fazer a dragagem do porto em fevereiro para elevar a profundidade do canal de 12 para 15 metros, o que permitirá a entrada de cargueiros capazes de transportar 30% de carga a mais. "Até 2024, deveremos movimentar 240 milhões de toneladas, quase o triplo do volume atual", diz José Roberto Serra, superintendente do porto de Santos.

Nesta nova fase da infraestrutura brasileira, convém olhar para lições do passado. Inúmeras obras em fase de conclusão hoje são projetos que haviam ficado no meio do caminho, talvez a forma mais acabada de desrespeito ao contribuinte. As eclusas do Tucuruí são um exemplo eloquente. Espécie de elevadores de navios, as eclusas deverão ser inauguradas em 2010, quase 26 anos após o início da operação da hidrelétrica de mesmo nome, no Pará. A obra permitirá retomar a navegação comercial no rio Tocantins, interrompida desde a inauguração da usina. Outra obra tirada do limbo é a ferrovia Transnordestina. A degradação da via era tal que ela deixou de operar nos últimos dez anos, desconectando os estados do Nordeste do restante da malha ferroviária do país. "Nada descia de trem para baixo de Recife", diz Tufik Daher, presidente da concessionária Nova Trans nordestina, controlada pela CSN. Há quatro anos um novo trajeto foi desenhado, mas só recentemente o dinheiro para retomar a obra começou a sair.

Ao mesmo tempo que o estoque de obras inacabadas vai sendo passado a limpo, começam a andar projetos concebidos para o Brasil das próximas décadas. Oportunidades não faltam, de metrô e trens para as capitais a estradas e ferrovias país afora. Obras como o trem de alta velocidade para ligar São Paulo ao Rio de Janeiro ou a ferrovia Leste-Oeste, que trará a soja do oeste baiano para o porto de Ilhéus, estão prestes a ser licitadas. É possível que passem pelo calvário usual de obras no país até que virem realidade. Basta ver o enrosco para levar a leilão a construção de uma hidrelétrica nas cachoeiras de Belo Monte, no trecho paraense do rio Xingu. A polêmica usina caso concretizada, será a terceira do mundo em capacidade de geração - sofre por erros do governo, derivados da pressa em incorporar a obra à propaganda eleitoral, e com o questionamento do Ministério Público, de ambientalistas e de índios e ribeirinhos que seriam atingidos. O nó ambiental, aliás, talvez seja o maior empecilho ao bom andamento das obras. O país ainda precisa decidir o que pode ser feito, onde e como - e, a partir daí, deixar que as coisas permitidas por lei aconteçam.

Há pelo menos dois outros obstáculos ao sucesso da década da infraestrutura. Um deles é o preconceito em relação ao capital privado, e mais ainda o de origem estrangeira. Menos ideologia e mais pragmatismo em relação a como aproveitar o dinheiro de quem quer apenas fazer bons negócios é não apenas desejável, é imprescindível. Junto com isso, o país necessita definir rapidamente regras claras e estáveis para todos os setores. Não é para menos que as áreas da infraestrutura que mais conseguiram avançar nos últimos anos foram aquelas em que, ao mesmo tempo, o governo bateu o martelo quanto à regulação e admitiu mais a participação do capital privado, seja com concessões, seja com parcerias. Entre os analistas é unanimidade que o maior gargalo de infraestrutura do país é o do setor aeroportuário. "Existe um mundo de coisas para fazer nos aeroportos brasileiros. A situação de Guarulhos é absurda", diz Giovanni Fiorentino, sócio da consultoria Bain. O maior problema do setor? Exatamente a manutenção de um monopólio estatal, o da Infraero, empresa que acumula suspeitas de mau uso do dinheiro público e assiste ao atulhamento dos saguões. Do mesmo modo, o saneamento, apesar de uma lei geral aprovada há três anos, ainda depende da eliminação de travas no âmbito dos governos, do federal aos municipais, e diante delas as companhias privadas têm conseguido penetrar pouco na oferta de serviços. O setor tem

investido apenas um quinto das necessidades estimadas em 10 bilhões de reais por ano. Numa enquete feita por EXAME com consultores sobre seis setores da infraestrutura, só o de energia recebeu sinal verde quanto ao nível de investimentos em curso. Rodovias, ferrovias e portos foram considerados em situação razoável. Aeroportos e saneamento, obviamente, foram reprovados.

Infraestrutura não é exatamente a área mais charmosa da economia. Afora os engenheiros, a maioria prefere não gastar seu tempo discutindo as perspectivas do mercado de ferro-gusa ou os problemas no fornecimento de vergalhões. Mas poucas coisas são tão importantes para um país. Nos últimos dias, os brasileiros ficaram estarelecidos com a sequência de horrores causada pelas enchentes que castigaram o Rio de Janeiro. A contabilidade dos estragos materiais, transtornos ao cotidiano dos cidadãos e embaraço às atividades das empresas acrescentou-se o pior: uma lista de 250 perdas de vidas humanas. Nenhuma nação está livre de sofrer com cataclismos naturais - há pouco tempo, o leste dos Estados Unidos também foi varrido por inundações. Mas o tamanho do estrago resultante desses episódios varia diretamente na proporção em que os países estão preparados para lidar com eles em diversos aspectos, da organização social ao estágio de desenvolvimento da infraestrutura. O terremoto que abalou o Haiti fez mais de 200 000 vítimas e colocou no chão uma economia já devastada. Pouco tempo depois, o Chile foi sacudido com semelhante intensidade. Pouco mais de 700 pessoas morreram. O Brasil não é o Haiti. Extratos dele, como o Morro do Bumba, em Niterói, as filas quilométricas nos aeroportos, a falta de estradas, a ausência de saneamento, os portos ineficientes, são. O desenvolvimento depende da erradicação dessa face do país. A hora, enfim, pode ter chegado.

Fonte: Exame, 21 abr. 2010. Disponível em: <<http://portalexame.abril.com.br>>. Acesso em: 19 abr. 2010.

A utilização deste artigo é exclusiva para