



ENCONTROS DEMOCRÁTICOS

CICLO DE DEBATES



INFRAESTRUTURA

Investimentos e obras
podem fazer o Brasil avançar





Encontros Democráticos são publicações do Espaço Democrático, a fundação para estudos e formação política do PSD

Investir em infraestrutura é vital para o Brasil

No momento em que o País enfrenta uma de suas mais graves crises econômicas, com elevado desemprego e muita necessidade de elevar sua produtividade para reduzir custos e ganhar condições de concorrer no mercado internacional, o investimento em infraestrutura é fundamental. O alerta foi feito por José Roberto Savoia, professor da Faculdade de Economia e Administração da USP e um dos organizadores do livro *"Infraestrutura no Brasil"*, no Encontro Democrático realizado em maio de 2017 para discutir as oportunidades e as dificuldades para melhorar a infraestrutura no Brasil.

Também participaram dois outros especialistas no tema, o professor da FEA-USP Daniel Bergmann e o sociólogo e advogado Frederico Barbosa.

Os palestrantes mostraram, por exemplo, que aumentar o nível de investimentos em infraestrutura seria bastante positivo para a economia brasileira. "Os estudos têm mostrado que cada aumento de 1 real de investimento público em infraestrutura pode aumentar em 3 reais ou mais o crescimento do PIB no longo prazo", disse o professor Savoia, lembrando análises que demonstram aumento de 0,48% até 0,53% na produtividade para cada elevação de 1% no capital investido em infraestrutura. Além disso, um aumento de 1% do PIB em investimentos de infraestrutura pode gerar 1,3 milhão de empregos no Brasil.

É uma pena que, como ficou demonstrado, o Brasil esteja tão atrasado nessa questão. Veja, nas páginas seguintes, a íntegra das palestras e dos debates com os participantes.

Boa leitura.



LUIZ ALBERTO MACHADO: Boa tarde a todos e a todas e também àqueles que acompanham o nosso Encontro Democrático pelo Facebook. Hoje nós vamos tratar de um tema que é frequentemente citado quando a gente analisa a economia brasileira: são os desafios da infraestrutura. Eu não sou propriamente um professor novo, mas desde que eu me entendo por gente os gargalos que são sempre citados incluem a questão da infraestrutura.

Para tratar desse assunto nós temos aqui o José Alberto Ferreira Savoia, um dos organizadores do livro *Infraestrutura no Brasil*. Ele é administrador e doutor em Administração pela FEA-USP com pós-doutorado pela Columbia University, professor da FEA-USP com várias outras contribuições. E temos também o Daniel Reed Bergmann, que é professor-doutor em Finanças do Departamento de Administração da FEA-USP, professor e consultor de Finanças da

FIA e diretor do Centro de Estudos de Regulação e Infraestrutura da FIA.

Cada um deles terá 20 minutos para fazer a sua exposição e na hora das perguntas e respostas vai se juntar a nós o Frederico Barbosa, que também é um dos autores do livro e que é advogado e também trata desses assuntos de infraestrutura, de regulação e assim por diante. Eu queria agradecer a todos vocês por terem aberto esse espaço na agenda, que eu sei que é bastante carregada, e passo imediatamente a palavra para o Savoia.

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: Muito obrigado, é um prazer enorme estar aqui. Eu cumprimento a todos e a todas e agradeço o convite inicialmente formulado pelo ministro Gilberto Kassab, com o gentil acolhimento do João Francisco Aprá, em nome de quem eu saúdo todos os integrantes do Espaço Democrático. Saúdo a

ESTUDOS MOSTRAM A GRANDE CAPACIDADE DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA PARA ALAVANCAR O CRESCIMENTO DO PIB. A ORDEM É MAIS OU MENOS DE UM PARA TRÊS – CADA REAL INVESTIDO EM INFRAESTRUTURA PRODUZ UMA ALAVANCAGEM DE CERCA DE 3 REAIS NO PIB, NO LONGO PRAZO”.

nossa querida Alda Marco Antonio, com quem eu tive o prazer de trabalhar na Prefeitura de São Paulo e a quem manifesto o meu respeito. E em seu nome cumprimento todas as mulheres aqui do grupo. E gostaria de cumprimentar o professor Roberto Macedo, nosso grande mestre e inspirador, que sempre empresta a sua bagagem com sua maneira terna de conduzir os alunos, dando uma contribuição muito grande para a formação daqueles que estão vindo. É um prazer enorme estar e conhecer tantas pessoas como vocês que encontro pela primeira vez.

Esse livro nasce da percepção que nós tivemos depois de alguns anos trabalhando com infraestrutura e identificando problemas que eram de ordem geral. Primeiro deles: por que não investimos mais na infraestrutura? Por que não decolamos mais nessa área? Passamos a investigar isso sob o ponto de vista de diferentes atores: pelo lado das concessionárias de serviços públicos, do governo, do setor financeiro, da regulação e procuramos trazer algumas ideias. Eu vou fazer um breve panorama e vou me deter em alguns pontos que eu considero específicos, que foram mais o meu tema nesse estudo.

Não é necessário dizer o quanto é importante a infraestrutura. Estudos mostram a grande capacidade de investimentos em infraestrutura para alavancar o crescimento do PIB. A ordem é mais ou menos de um para três – cada real investido em infraestrutura produz uma alavancagem de cerca de 3 reais no PIB, no longo prazo. Quando nós vemos a contribuição da infraestrutura para a produtividade, também ela leva a um aumento de cerca de meio por cento na produtividade e é exatamente isso o que estamos buscando, aumentar a produtividade no Brasil.

Outra constatação que se faz é que um aumento de um por cento do PIB em investimentos em infraestrutura tem a capacidade de gerar cerca de 1,3 milhão de empregos no Brasil. Então, num momento em que nós convivemos com taxas de desemprego tão altas, das mais altas que nós já vivenciamos, eu entendo que o investimento na infraestrutura é uma das maneiras mais eficazes de voltarmos a melhorar as condições de emprego da nossa população. Mas qual é a situação da nossa infraestrutura? O Brasil tem um estoque de infraestrutura que alcança, segundo diversas estimativas, metade do valor do nosso PIB. Então, 3 e meio trilhões seriam o nosso estoque de infraestrutura. Como vocês sabem, o estoque de infraestrutura é como esse prédio, essas mesas, esses equipamentos: ele se deprecia ao longo do tempo. Ele se deprecia um pouco a cada ano, mas vai se depreciar. Então, para que nós possamos repor esse estoque, precisaríamos, a cada ano, investir pelo menos 2% do PIB apenas para contar com a mesma infraestrutura que nós já temos. Então, se nós investirmos menos que 2% do PIB, vamos deixar para outras gerações uma infraestrutura menor ou pior do que aquela que nós herdamos, o que não é o nosso objetivo. O que aconteceu? Nos últimos 20 anos, considerado o período de 1994 até 2014, nós investimos em média apenas 1,9% do PIB por ano em infraestrutura, ou seja, não estamos repondo a depreciação. Isso quer dizer que a nossa infraestrutura, nesses 20 anos, ficou pior do que era.

E se nós quiséssemos alcançar aqueles que são os paradigmas, os BRICs, aqueles concorrentes que a toda hora alguém alfineta o Brasil dizendo “puxa, compara com a China, compara com a Rússia, compara com a Índia”, aí teríamos que investir de 4% a 5% do PIB. Então, a

distância que nós temos é muito grande. E nós sabemos que as finanças públicas não nos permitem realizar esse montante de investimento. “Ah, mas já chegamos a fazer investimentos maiores?”. Sim, mas a condição atual não nos permite. Em boa parte, nós vamos ter que buscar isso no setor privado, atrair esses capitais. E por que nós devemos buscar esses capitais? Em num ranking de qualidade da infraestrutura, o Brasil está atrás de Tailândia, Vietnã, China, Chile, Colômbia, Índia e Filipinas, que são países que eu coloco num mesmo grupo porque estão num estágio de desenvolvimento e são países que estão competindo pelo dinheiro. É como se eu dissesse assim: o dinheiro vai para onde existe crescimento, para onde existe movimento. E o movimento poderia estar nesses países, mas, desses países, o Brasil é o que oferece condições de qualidade menos satisfatórias. Em um ranking de 144 países, o Brasil teria a centésima posição quando falamos em ferrovias, a 123ª em estradas, a 134ª em aeroportos e a 135ª em portos. São dados do *World Economic Forum* de 2012.

Então vocês vejam: nós falamos aos investidores estrangeiros “venham e tragam investimentos para o Brasil”. Mas quando nós mostramos esses números, eles falam: “Mas veja bem, eu vou ter estradas não tão boas, deficiências em aeroportos, vou ter portos que serão custosos... então, por que vou procurar o Brasil? Eu vou procurar outro país. Então, precisamos também oferecer esse espaço para o investimento para que melhorem nossa capacidade de crescimento.

O ideal seria que o Brasil tivesse uma infraestrutura condizente com o tamanho do seu mercado. O Brasil é um país com 202 milhões de habitantes, mas que tem uma infraestrutura pequena para essa população, para essa pujança.

O Brasil é um país pujante e não pode ter uma infraestrutura tão acanhada. Precisaríamos mais. E aí nós imaginamos: bom, você já mostrou aqui muitos rankings ruins. Mas olha, vamos pensar um pouco mais. Tem alguma coisa que possamos fazer para melhorar essa situação?

Vamos ver: do que as empresas reclamam? Se vocês olharem o Ranking da Percepção das Empresas do Brasil sobre os Maiores Problemas, verão que elas reclamam: número 1, alta carga fiscal; número 2, infraestrutura. Alta carga fiscal, vocês já viram, nós estamos batendo ali no limite, atravessando uma recessão forte, estamos procurando sair dela, mas estamos quase no limite. Agora, em relação à infraestrutura, o caminho é atrair novos capitais. O que nós fizemos de progresso? O que precisamos fazer? Em geral, nós precisamos ter um pouco de audácia. Audácia é pensar que dá para trabalhar a infraestrutura como fator privado sem que isso signifique entregar o País. E como é que a gente faz isso? A infraestrutura funciona da seguinte forma: alguém vai trazer recursos, vai investir, o Estado tem um órgão regulador e esse órgão regulador tem que ter força, tem que ser bem aparelhado, e vai mediar as relações entre o agente público e o agente privado e o consumidor. Ele vai procurar o quê? Estabelecer um equilíbrio.

E o que é o equilíbrio? O equilíbrio, para nós, significa o seguinte: eu quero pegar uma estrada de boa qualidade, mas eu não quero pagar um pedágio muito alto. Do ponto de vista de quem investiu, da concessionária: ele quer fazer o investimento, ele quer ter um retorno satisfatório para continuar a fazer investimentos. E o governo, o que quer? Satisfação do usuário, arrecadação - porque ele vai se beneficiar dessa arrecadação - e outros benefícios indi-

retos, de aumento do tráfego, do crescimento das regiões por onde passam esses veículos. Então, existem muitos ganhos advindos dessa relação. O que nós acabamos fazendo ao longo de muitos anos, infelizmente, é transformar isso numa relação de amor e ódio. Por conta, muitas vezes, de uma visão distorcida. Nós entendemos que, quando o parceiro está tendo lucro, ele precisa ser penalizado, ele não pode ter lucro. E quando ele desiste de fazer o negócio, o Estado tem que assumir, mas o Estado também não pode cobrar, o Estado tem que subsidiar. E aí o Estado não tem condições de oferecer um bom serviço, não tem condições de fazer o investimento. O que acontece? Aquele serviço acaba sendo sucateado.

Então, na verdade, acabamos gerando tantas ingerências no processo que ele acaba muitas vezes não dando certo. Então, o que nós trazemos como boas experiências para o que possa surgir? Primeira coisa: entendemos que precisamos pensar em retornos mais compatíveis com o risco, com a dimensão, com os prazos dos projetos. Há 4 anos estávamos discutindo que os projetos de novas rodovias no Brasil deveriam ter retornos quase iguais aos da Europa. Não é possível isso. Não eram as mesmas condições. Em 2013, tivemos a Medida Provisória 579, que destruiu o setor elétrico, acabou com a rentabilidade e fez com que os investidores saíssem do setor elétrico. Só voltamos a ter investimentos novos há cerca de um ano. Então, muitas vezes nós temos a ansiedade de querer regular e intervir numa atividade e fazemos com que a receita desande.

O bolo precisa ser mexido, mas se mexer demais não dá liga. Não sou cozinheiro, mas entendo de infraestrutura e eu sei que não dá certo. E outra coisa que nós estamos vendo que o governo tem feito nos três âmbitos -



programas de concessões em vários setores, algumas novidades, portos, aeroportos e também muitos investimentos em infraestrutura urbana que a população está demandando.

Estou chegando ao fim do meu tempo, por isso vou passar para alguns números. Vou mostrar para vocês que investir em infraestrutura pode dar bons resultados para as empresas. Eu diria que empresas bem estabelecidas na área de infraestrutura chegam a ter uma margem de 30% atuando nesse setor. É uma margem compatível com a que acontece no exterior. Não é maior nem menor, é compatível. O retorno nos seus ativos se situa na faixa de 6 a 6,7% ao ano, em média, o que também é um retorno compatível com as experiências internacionais.

O risco das atividades é baixo, porém, como vai mostrar o meu amigo Daniel Bergmann, esse risco tem picos de flutuação e ali vocês veem saltos, de tempos em tempos esses riscos aumentam, existem fatores que provocam grandes oscilações nos riscos do negócio e cada vez que eu tenho um risco acabo tendo alguma dificuldade adicional. Vejam que hoje é um dia totalmente atípico, o risco dos mercados foi lá para cima, hoje nada funciona adequadamente. Temos que fazer o quê? Temos que diminuir esse risco, temos que fazer com que o risco volte à normalidade.

E, por fim, embora nós venhamos a fazer as melhores transformações na nossa infraestrut-

tura, nunca vamos chegar a uma solução considerada ótima - e eu vou dizer por quê. Porque o processo de urbanização leva a uma demanda crescente em infraestrutura. Não estou falando daquela urbanização da primeira década do século 20, em que as pessoas vinham do campo para as cidades. Estou falando da urbanização em que pessoas saem de cidades pequenas e médias e vêm para as cidades grandes para poderem trabalhar nas empresas e essas pessoas querem transporte, moradia, educação. Então, temos que ter sistemas de saúde, de transporte, sistemas que precisam ser fornecidos pelos governos, mas os governos precisam fazer isso em parcerias porque já não conseguem fazer sozinhos.

Um grande exemplo de país com boa infraestrutura é a Grã-Bretanha, mas vejam que frase interessante eu trouxe da Inglaterra, dita por um grande especialista em infraestrutura de lá: *"Um enorme desafio é de investimentos em infraestrutura na próxima década com uma magnitude maior do que o realizado nas últimas duas décadas. A infraestrutura existente é largamente considerada pobre" - e estou falando da Inglaterra - "e em vários casos considerada não apta para o atual ou para os futuros propósitos para os quais foi concebida. Como resultado, a economia está enfraquecida"...* e assim por diante. Então, vejam: eles estão passos e passos acima da nossa situação, mas não estão satisfeitos. Essa dimensão é sempre por uma busca sem fim por melhor qualidade. Hoje, não cabe mais a gente pensar se temos que investir. As deficiências são muito grandes. A resposta é sim, nós temos que investir. A grande questão, hoje, do ponto de vista das políticas públicas, é como identificar prioridades.

Em geral, a escola nos ensina várias maneiras de identificar prioridades para fazer infraestrut-

tura. A escola nos diz: "Olha, os políticos identificam através de várias maneiras projetos interessantes para serem desenvolvidos, em geral projetos que vão dar boa visibilidade, sabemos disso. Os economistas procuram elencar esses projetos entre aqueles que vão dar maior arrecadação ao Estado, aqueles que vão produzir maior crescimento, enfim, vão criar alguns parâmetros. Mas eu gostaria de ousar e sugerir uma outra visão, que está muito antenada com mídias sociais, com a capacidade de estarmos mais próximos das pessoas. É tentar identificar, através desses veículos, desses meios, que necessidades essas pessoas têm de infraestrutura, num processo quase individual de percepção dos investimentos que precisam ser feitos e em quais regiões eles precisam ser feitos. Eu estou querendo subverter a ordem, não quero menosprezar a capacidade dos técnicos, não quero menosprezar a capacidade dos políticos, mas eu quero entrar numa discussão em que nós, diante da pouca condição de recursos, tenhamos que inverter o foco, trazendo o olhar de quem precisa para a definição do projeto, mesmo que esse olhar não seja completo - e muitas vezes não será. Porque, em geral, nós vamos ver discussões do seguinte tipo: precisamos levar o metrô para aquele lugar, mas antes, aquele morador quer que você retifique tal córrego para ele não ter mais inundação naquela localidade. Às vezes, as nossas percepções, como técnicos, são baseadas numa visão estruturante, mas uma visão que não maximiza o bem-estar daquele indivíduo que, afinal, é o receptor da infraestrutura, do equipamento, do serviço.

Era isso que eu queria trazer como principal contribuição a esse Encontro, para que a gente possa refletir, discutir e debater. Muito obrigado.

LUIZ ALBERTO MACHADO: É uma visão completamente fora da curva que vai estimular bastante o debate. Dito isso, passo então a palavra ao Daniel Bergmann para que ele possa também fazer a sua exposição.



DANIEL BERGMANN: Bem, eu quero agradecer ao Espaço Democrático. É a primeira vez que estou aqui na casa e muito grato por poder realizar essa palestra. E também ao amigo e professor Savoia. É um prazer poder falar do nosso capítulo no livro sobre a infraestrutura. Há vários capítulos que abordam temas bem variados - rodovias, concessões, contabilidade, Direito. Eu participei de um capítulo ligado a riscos, principalmente no setor elétrico e de gás graças a um trabalho que realizamos num passado recente. Então, vou comentar brevemente o impacto desse trabalho e como ele foi realizado. Como o professor Savoia já deu um panorama geral sobre as privatizações e concessões, vou diretamente ao capítulo. É muito importante na infraestrutura o conceito de modicidade tarifária. Como vocês sabem, as empresas de energia elétrica, de gás e de telecomunicações são regidas e supervisionadas por agências reguladoras, como a Aneel, agência nacional para as empresas de energia elétrica,



e a ARSESP, Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo, para gás e saneamento.

Essas empresas, de anos em anos, dependendo de cada setor – por exemplo, o gás é de cinco em cinco anos – são obrigadas a fazer a revisão tarifária e essa tarifa tem que atender bem ao cliente, tem que ser justa para os consumidores, tem que remunerar o acionista, que é outro *stakeholder*, outro *player*, e também tem que ser sustentável tanto para a expansão desse serviço como para a sustentação desse serviço. Então, a tarifa não pode ser a mais barata possível, tem que atender aos outros agentes que trabalham nesse circuito. Ela é responsável por supervisionar todo esse processo. E a empresa precisa reportar seus riscos, tem que calcular bem e adequadamente porque, quanto maior o risco que a empresa enfrenta, maior deveria ser a tarifa cobrada de nós, consumidores.

Então, a medição do risco é essencial para a tarifação. Esse é um ponto muito importante. E o capítulo traz, nesse caso, um aspecto que foi muito relevante nesses últimos anos, que é o conceito do risco regulatório, que é um risco que existe, era falado, mas não era precificado, não era reportado quantitativamente.

Num trabalho que realizamos recentemente, um trabalho prático, fizemos as contas para poder tentar capturar adequadamente esse risco regulatório. Então eu vou dar um exemplo do que seriam possíveis problemas nessa área. A Sabesp deveria fazer a sua revisão tarifária em 2011, mas houve um atraso pela ARSESP e essa prorrogação acabou sendo prejudicial para a Sabesp devido à estiagem, à crise hídrica, quando certos riscos ficaram maiores e esse risco não foi capturado até então. Esse atraso da Arsesp é um risco regulatório, porque o agente regulador não foi efetivo com todo o

“**ESSAS EMPRESAS, DE ANOS EM ANOS, DEPENDENDO DE CADA SETOR – POR EXEMPLO, O GÁS É DE CINCO EM CINCO ANOS – SÃO OBRIGADAS A FAZER A REVISÃO TARIFÁRIA E ESSA TARIFA TEM QUE ATENDER BEM AO CLIENTE, TEM QUE SER JUSTA PARA OS CONSUMIDORES, TEM QUE REMUNERAR O ACIONISTA, QUE É OUTRO STAKEHOLDER, OUTRO PLAYER, E TAMBÉM TEM QUE SER SUSTENTÁVEL TANTO PARA A EXPANSÃO DESSE SERVIÇO COMO PARA A SUSTENTAÇÃO DESSE SERVIÇO”.**

processo e isso fez com que o risco fosse 72% maior em relação a outros períodos, quando não havia a estiagem. Então esse foi um grande problema que aconteceu.

Um outro clássico, no setor de gás, ocorreu em 2014, quando deveria ser feita a revisão tarifária e não aconteceu. Houve vários atrasos. E o que aconteceu? A revisão tarifária não ocorreu e a Comgás, por exemplo, teve sua tarifa reajustada pelo IGPM somente. E isso ocasionou o quê? Perdas para a companhia. Porque quando ela não ajusta adequadamente a sua tarifa, a sua taxa de retorno fica inadequada e investimentos que poderiam ser realizados em expansão, como eu reporte na modicidade, não se realizam, não se concretizam. Então, a empresa pode sofrer por falta de investimentos futuros devido a esse atraso. Isso é um risco regulatório, existe essa medição que tem que ser realizada de maneira bem apropriada. Não só gás, não só saneamento, mas também na energia elétrica acontece a mesma questão.

O professor mencionou a Medida Provisória 179, de setembro de 2012, em que realmente o objetivo era a redução dos custos de energia para os consumidores e foi um fiasco, os investidores saíram do mercado. E isso é um risco de regulação. Eu tiro os investidores do jogo devido a uma Medida Provisória. Então, o Brasil é permeado de riscos, leis, regulações, e isso tem que ser coletado e calculado para precificar as tarifas das empresas. E isso é um estudo recente, porque esses riscos acabaram acontecendo de uma forma mais severa de 2009 para cá também. Isso já é feito internacionalmente, na Inglaterra e nos Estados Unidos, mas no Brasil ficou mais clássico agora. Antigamente, preocupava muito o risco cambial, antes de 2009. Agora, o maior problema para essa medição é a intervenção regulatória.

Bem, não vou entrar especificamente na metodologia - porque há toda uma metodologia de cálculo, de estimação desse número - mas o que a gente percebe é que esse risco regulatório é de 1% a 2% ao ano. O que significa isso? O investidor que colocaria recursos nessas empresas exigiria 2% a mais por estar no Brasil e ter essa presença do risco regulatório. Então, o investidor, por investir na infraestrutura no Brasil, deveria desejar 2% a mais de retorno por isso. Esse seria o prêmio exigido por aqueles acontecimentos. Então, qual a reflexão que podemos fazer? Qual a importância dessa medição adequada de que o capítulo trata e nós podemos realizar aqui? Caso conseguíssemos reduzir todas essas incertezas que permeiam os três setores - revisões tarifárias, leis, relações com as concessionárias - haveria uma possibilidade, além de atrair mais investidores, de diminuir as tarifas. Então, precisamos, além de reduzir essa incerteza, saber como capturá-la também para poder avaliar. Esse é um estudo que tem ainda muitos frutos a se realizarem.

LUIZ ALBERTO MACHADO: Eu gostaria de convidar o Frederico para se juntar aqui à mesa e eu já vou antecipar uma pergunta a ele, para ficar na sua seara, que é mais na área do Direito. Por aquilo que eu depreendi das colocações do Savoia e do Daniel, um dos calcanhares de Aquiles do processo depende de como é o processo de regulação e isso envolve, entre outras coisas, a relação entre o Estado e as empresas, não só num nível, mas em três níveis. Como isso ocorre no Brasil? Como está esse processo? Está bem adiantado? É complicado? Não há relação entre os três níveis? Varia muito? É um cipó, uma confusão? Como é que você definiria isso?



FREDERICO BARBOSA: Muito obrigado pelo convite e por poder estar aqui debatendo esse tema tão relevante. O setor de saneamento básico tinha uma discussão quase secular: desde o final do século 19 não se sabia qual era o poder concedente dos serviços de saneamento básico em uma cidade como São Paulo. E isso foi obtido há menos de seis ou sete anos, o que permitiu essa revisão tarifária mencionada pelo Daniel. Foi a primeira revisão tarifária da Sabesp - a segunda está sendo iniciada agora e vai durar um ano. Até então, não se sabia quem era o poder concedente e para quem a Sabesp prestava contas. Então, no governo da prefeita Marta Suplicy houve uma regulação unilateral da Prefeitura, que tentou regulamentar a Sabesp como se ela não tivesse sido criada pelo Estado de São Paulo com recursos dos contribuintes de todo o Estado por 100 anos. Falou: "Agora, nesse sistema quem vai mandar é a Prefeitura". Alguns anos depois, no governo do prefeito Gilberto Kassab, em conjunto com o governador José Serra, houve a possibilidade de entendimento e eles alcançaram um acordo sobre essa regulação do saneamento básico aqui na esfera da capital. E ficou muito claro a quem cabe definir o planejamento dos investimentos em saneamento básico - que é talvez o maior problema da capital, junto com o transporte público. Com certeza esses são os dois maiores desafios de infraestrutura da cidade

EU DIRIA QUE O SANEAMENTO BÁSICO É MAIS GRAVE DO QUE O TRANSPORTE PORQUE SEPARA A CIVILIZAÇÃO DA BARBÁRIE. NÃO TER O SANEAMENTO BÁSICO COMPLETO PARA 600 MIL RESIDÊNCIAS, TALVEZ, NA CIDADE DE SÃO PAULO, É COMO SE VOCÊ RECONHECESSE UM PEDAÇO DA BARBÁRIE NESSE PEDAÇO DA CIDADE".

de São Paulo. Eu diria que o saneamento básico é mais grave do que o transporte porque separa a civilização da barbárie. Não ter o saneamento básico completo para 600 mil residências, talvez, na cidade de São Paulo, é como se você reconhecesse um pedaço da barbárie nesse pedaço da cidade.

E como isso foi feito nesse momento? Tem que abrir as plantas da cidade. Na época, o secretário Elton Zacharias, que hoje é colega do Savoia neste governo, abriu planta por planta, de cada córrego, de cada estrutura que havia em São Paulo para decidir onde vai passar a rede coletora, onde vai passar a rede distribuidora, onde vai passar o encanamento etc. Mas nunca o Estado de São Paulo conseguiria cuidar disso porque não é sua atribuição cuidar da moradia das pessoas. O Estado de São Paulo sequer tem o cadastro residencial. Quem tem o cadastro das residências é a Prefeitura, que tem o IPTU, o Habite-se dessas residências. Por outro lado, você tem que organizar a produção de água na cidade, onde 97% da população consome água que vem de fora de São Paulo. Então, isso só pode ser um problema do Estado, o prefeito não é capaz de pegar o sistema São Lourenço, desapropriar e construir uma estrutura de produção de água. Portanto, você precisa de arranjos cada vez mais complexos de articulação interfederativa, que não serão arranjos impostos unilateralmente, têm que ser arranjos construídos por coordenação, por acordo, de uma forma muito mais complexa.

E, para completar, tem a questão de como inserir a União nesse problema de água no Estado de São Paulo. A gente tem aqui em São Paulo um manancial enorme de água, o sistema Cantareira, de onde se joga muita água serria abaixo, tanto para abastecer Santos quanto para produzir energia elétrica na usina Henry



Borden. Então, enquanto se tem uma receita de 100 milhões de reais por ano por gerar energia elétrica, produzir a água equivalente custaria alguma coisa como 10 bilhões de reais. Então, tem um ativo nosso, que é a água de Guarapiranga, que está sendo usada para produzir energia elétrica na Henry Borden, que o Estado de São Paulo não tem o direito de desligar porque está sob o controle do Operador Nacional do Sistema Elétrico. Na crise hídrica recente, o governo paulista nem conseguiu reduzir o consumo de água para esse fim, até porque faltaria água para Santos. É um sistema complexo, que poderia suprir muitos sistemas. Um sistema que a Sabesp construiu, chamado São Lourenço, custou 4 bilhões e vai produzir uma parcela de 30 a 40% desse consumo. A questão regulatória é relativamente bem resolvida. O que falta é esforço para fazer acordos concretos para soluções concretas que resolvam problemas localizados. Isso ainda falta muito.

LUIZ ALBERTO MACHADO: Isso pode ainda envolver situações como a de um rio que corta vários Estados e que a utilização da água depende...

FREDERICO BARBOSA: Foi o caso do rio Paraíba, há três anos. Para a gente utilizar a água do rio Paraíba foi preciso fazer um acordo com o governador do Rio de Janeiro. O rio São Francisco...

LUIZ ALBERTO MACHADO: Para quem diz que não precisamos de política, está aí mais um exemplo de que, sem política, a coisa não anda de jeito nenhum. As perguntas estão liberadas. O professor Roberto Macedo, economista e consultor do Espaço Democrático, vai fazer a primeira.

ROBERTO MACEDO: Desde que começou o governo do presidente Michel Temer, particularmente pelas mãos do ministro Moreira Franco, eu sei que se montou lá no Planalto

uma tentativa de dar um impulso para o futuro. Sai notícia daqui e dali, mas eu queria saber se esse negócio está funcionando. Está dando resultado? Porque tem muita espuma, mas não se vê a cerveja...

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: Houve um progresso, um avanço em relação ao que existia anteriormente. Foi dada maior racionalidade na condução do processo e houve também uma celeridade no encaminhamento de leis. Acredito que foi bom. Nós também tivemos, por outro lado, algumas decisões que podem ser consideradas discutíveis. Uma das coisas que são mais criticadas é o processo de renovação das concessões. Porque, veja bem, há concessões de estradas que o governo do Estado de São Paulo está discutindo com as concessionárias há 10 anos para tentar encontrar uma solução para os desequilíbrios econômico-financeiros, e há concessionárias se negando a negociar. Então, por exemplo, como você vai levar a uma prorrogação de uma concessão dessa natureza? E às vezes isso está debaixo de uma empresa que vai ter uma concessão prorrogada em outro negócio. Então, na verdade, você pode privilegiar empresas que tenham o comportamento de oportunistas e que na verdade levam muito mais a um prejuízo para a relação com o Estado, com o usuário, do que a um benefício. É o ponto de se fazer uma nova licitação, porque aí você vai encontrar *players* com disposição de entrar e investir em novas condições.

ROBERTO MACEDO: Mas você está travado, não pode fazer uma nova licitação?

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: As pressões para que sejam renovadas as concessões são muito grandes.

ROBERTO MACEDO: Em que áreas? Rodovias?

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: Em rodovias, ferrovias, portos, terminais... Está muito difícil.

LUIZ ALBERTO MACEDO: Mas a concessão implica em prazos.

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: A concessão implica um prazo. Você normalmente discutiria uma renovação da concessão, vamos dizer, três anos antes. Hoje, não, está se discutindo cinco, seis anos antes. Quer dizer, muitas vezes os investimentos necessários não foram totalmente realizados, existe um déficit de investimentos ainda... e já está se falando em fazer a renovação. Por conta disso, nós podemos estar perdendo a oportunidade de trazer mais investimentos. Vamos ter algumas negociações açodadas por força dessa vontade de querer renovar.

ROBERTO MACEDO: Eu queria pegar o exemplo dessa rodovia dos Imigrantes: está em renovação? Vai ter uma nova concessão?

TULIO KAHN: O pedágio está em 25 reais...

ALDA MARCO ANTONIO: Desculpa, mas é um excelente exemplo. As rodovias do Estado de São Paulo... pelo amor de Deus! Cite outro exemplo, esse é bom!

ROBERTO MACEDO: Mas eu só quero saber se vai ser renovado.

ALDA MARCO ANTONIO: Com certeza vai ser renovado. E tem que renovar mesmo. Isso é bom, Roberto, é um bom investimento. É um grande exemplo de coisa boa. Apesar de que o



Brasil não é um sistema capitalista. Capitalismo não é, porque ele penaliza o empresário. Se o empresário é rico, parece que ele tem uma doença contagiosa para o brasileiro. Isso é uma mentalidade horrível que existe aqui. Então, eu citei um exemplo bom que são as estradas do Estado de São Paulo. Eu, Roberto Macedo, como engenheira sanitária, quase fui linchada em muitos municípios daqui. Em 1970, aqui pertinho, em Santana do Parnaíba, quando fui cuidar do serviço público de água, a população quase me linchou porque os padres eram donos de uma nascente e falavam que a água era de Deus e não podia cobrar. Um absurdo... Fomos lá estudar, estava dando muitas doenças nas pessoas. Queríamos clorar a água, colocar em condições sanitariamente saudáveis. Um grupo de mulheres quase me expulsou de lá, quase tive que sair correndo. Falavam assim: "Nessa água aqui não põe QBoa"! Então, no Brasil há uma ignorância, acham que empresário é ladrão e os governos fracos se beneficiam da bagunça. E tem muita coisa regulatória que não presta, que deveria desaparecer, porque são coisas que vieram para trabalhar contra a população e não a favor. Então, para mexer no Brasil tem de mexer em tudo, mas antes de

tudo transformar num país capitalista - capitalista de verdade, sabe?

FREDERICO BARBOSA: O que o professor Macedo mencionou também tem um lado de fortalecer o capitalismo. Porque quando você renova uma concessão sem licitação - e todo mundo aqui é favorável a que seja mantida a concessão - você renovou sem mercado. Sem um teste de mercado. Isso não é um mercado capitalista, é uma negociata.

ALDA MARCO ANTONIO: Você já deve ter feito várias licitações na sua vida. Mas já administrou orçamento público? Porque quem administra um orçamento público sabe o que é. É o horror dos horrores, porque o conselheiro do Tribunal de Contas para a licitação, o concorrente para... é difícil fazer licitação pública.

LUIZ ALBERTO MACHADO: Meio ambiente...

ALDA MARCO ANTONIO: Qualquer um para.

FREDERICO BARBOSA: Nesse caso da Imigrantes, uma rodovia pronta, quando foi feita a licitação, em 1997, foi para construir a se-

gunda pista. Então, essa tarifa de 25 reais é bastante cara, mas ela pagou a conta da segunda pista da Imigrantes. E agora, na hora em que vencer o prazo do contrato, essa conta terá sido paga. Então, se a gente continuar pagando esses 25 reais, vai pagar duas Imigrantes e só temos uma. A manutenção era de 2 a 3 reais, os outros 23 eram para pagar a segunda pista, que deve ter sido uma das maiores obras do Estado de São Paulo nos últimos 20 anos. Então, como se resolve isso? A gente pode fazer uma licitação e entregar para outra empresa - e não pode deixar aberta para o governo nem por um dia. Mas você pode fazer uma licitação e ver quem paga mais para continuar administrando. Não é licitação, tem que ser leilão, com a Bolsa de Valores, para a renovação. Aí, saindo do leilão, você pode pegar esses 25 reais e ver que eles poderiam ser utilizados para construir outra rodovia. Talvez um trem ligando o litoral à região metropolitana de São Paulo, outro modal. É muito dinheiro transitando nesse pedágio e numa época em que o custo de capital era tipo 18% a 20%. Então, se fizéssemos a conta hoje, daria para fazer umas três Imigrantes com o mesmo preço.



RAFAEL AUAD: Sou coordenador do PSD Jovem paulista. Tenho duas perguntas. A primei-

ra é sobre a taxa de retorno para investimentos em infraestrutura, que no início vocês disseram que é de 6% a 8%. Então, como investir nisso competindo com uma taxa de juros Selic na casa de 12% a 14%. E o segundo ponto é nos termos da falta de segurança jurídica para o cumprimento de contratos de concessões, de parcerias público-privadas e coisas do gênero.

JOSÉ ALBERTO SAVOIA: Se nós pegarmos o retorno sobre o patrimônio líquido, você vai ver que dá uma taxa de retorno superior à Selic. Agora, o risco operacional é muito ruim para nós. Imagine que vamos fazer a licitação desse equipamento de áudio aqui sobre a mesa. Para esse equipamento, se não houver risco operacional, o retorno ideal - considerando o Brasil na condição que está hoje - seria de 10% ao ano e aí todo mundo iria investir. Com 10% ao ano eu atrairia investidores da Europa, da Ásia, da China. Porém, se o risco regulatório for muito alto, e os investidores sabem fazer essa conta, eles vão dizer: olha, o retorno para isso aqui precisa ser de 12%. Então, alguns desses parceiros não vêm. Os americanos não vêm, o europeu não vem. O asiático vem - e aí ele vem com um grupo que aceita tomar o risco, e muitas vezes em uma condição de investimento pior. "Eu não preciso fazer esse revestimento aqui em alumínio, eu vou fazer em plástico" e assim por diante. Ele vai tentar modular o investimento para poder obter o retorno. Então, às vezes, na nossa infraestrutura nós recebemos um investimento feito numa condição que não é ótima para que a empresa possa obter o retorno. Se conseguirmos diminuir esse risco, conseguiremos ter investidores melhores, com qualidade maior. E num número maior.

LUIZ ALBERTO MACHADO: Nós estamos

encerrando este Encontro Democrático, mas acho que algumas colocações e conclusões que ficaram são muito importantes e coincidem com uma preocupação muito grande - e tanto do próprio Espaço Democrático, que tem procurado chamar a atenção, quanto do próprio PSD. Uma delas diz respeito às condições de mercado. Aqui no Brasil as condições são muito imperfeitas. Você citou o difícil equilíbrio entre o stakeholder, o usuário, o poder concedente e assim por diante. Como disse a Alda Marco Antonio, muitas vezes, quando alguma coisa funciona bem, ela é criticada porque funciona bem, parece que está sendo favorecida de alguma forma ilegal, quando na verdade não há como estimular, sobretudo a parceria público-privada, se o investidor não tiver a expectativa do retorno. E, claro, ligado a isso, a importância da questão institucional, que no Brasil muitas vezes não é clara - e não sendo clara no início vai gerar problema lá na frente. Você tem uma corrente de pensamento econômico que é o pensamento neo-institucionalista, que chama a atenção para que muitas vezes a competência das instituições, a qualidade das instituições é mais importante que a competência dos jogadores. E no Brasil a ausência de regras estáveis e a mudança de regras do jogo durante a partida é o que acaba afugentando os investidores, não só lá de fora, mas daqui também, porque o cara vai buscar oportunidades lá fora. Eu queria agradecer muito a participação de vocês três. Foi uma contribuição muito importante que vocês deram para o nosso trabalho.

ALDA MARCO ANTONIO: Eu gostaria de fazer apenas uma colocação...

LUIZ ALBERTO MACHADO: Claro, Alda.

ALDA MARCO ANTONIO: Na década de 1980, em 1987, por generosidade do governador de São Paulo, Orestes Quéricia, eu era chamada a participar de algumas reuniões que nada tinham a ver com a minha secretaria. Um dia veio à tona uma movimentação para abolir os pedágios, que eram poucos naquela época. E ele, líder municipalista, se comoveu com os prefeitos que pediam para tirar e colocou a coisa em discussão. O secretário de Transportes era o Walter Nory, que deu uma aula sobre porque não se devia eliminar os pedágios. Ele defendeu o lucro do concessionário, defendeu a presença dos pedágios, defendeu a qualidade da manutenção das estradas. Então, o governador, que era muito inteligente, assumiu a argumentação dele, revestiu de argumentos políticos, chamou uns 100 prefeitos e os convenceu de que tinha de haver pedágio e que o preço tinha que ser aquele. Então, foi uma coisa bonita que tem que ser lembrada. Um governador eleito pela população mais pobre, com auxílio total de prefeituras do interior que teve a coragem política de convencer os prefeitos de que aquilo era um bem para o Estado. E na política tem de ser assim, às vezes eles pegam uma fama ruim e morrem com aquela fama ruim, mas tiveram muitas qualidades.

LUIZ ALBERTO MACHADO: E você lembrou bem, Alda, a qualidade das estradas do Estado de São Paulo é uma prova de como a coisa funciona. Quem costuma viajar, passa a divisa estadual e já vê a diferença. Eu gostaria, mais uma vez, de agradecer a presença e a participação de todos. Tanto dos que estiveram aqui conosco quanto dos que acompanharam o nosso encontro pelo Facebook. Muito obrigado e até o próximo Encontro.

Presidente
Guilherme Afif

1º Vice-presidente
Vilmar Rocha

2º Vice-presidente
Diretor de Relações Internacionais
Alfredo Cotait Neto

Secretária
Alda Marco Antonio

Diretor Superintendente
João Francisco Aprá

Conselho Superior de Orientação

Presidente - Gilberto Kassab

Guilherme Afif

Henrique Meirelles

Omar Aziz

Raimundo Colombo

Otto Alencar

Claudio Lembo

Ricardo Patah

Vilmar Rocha

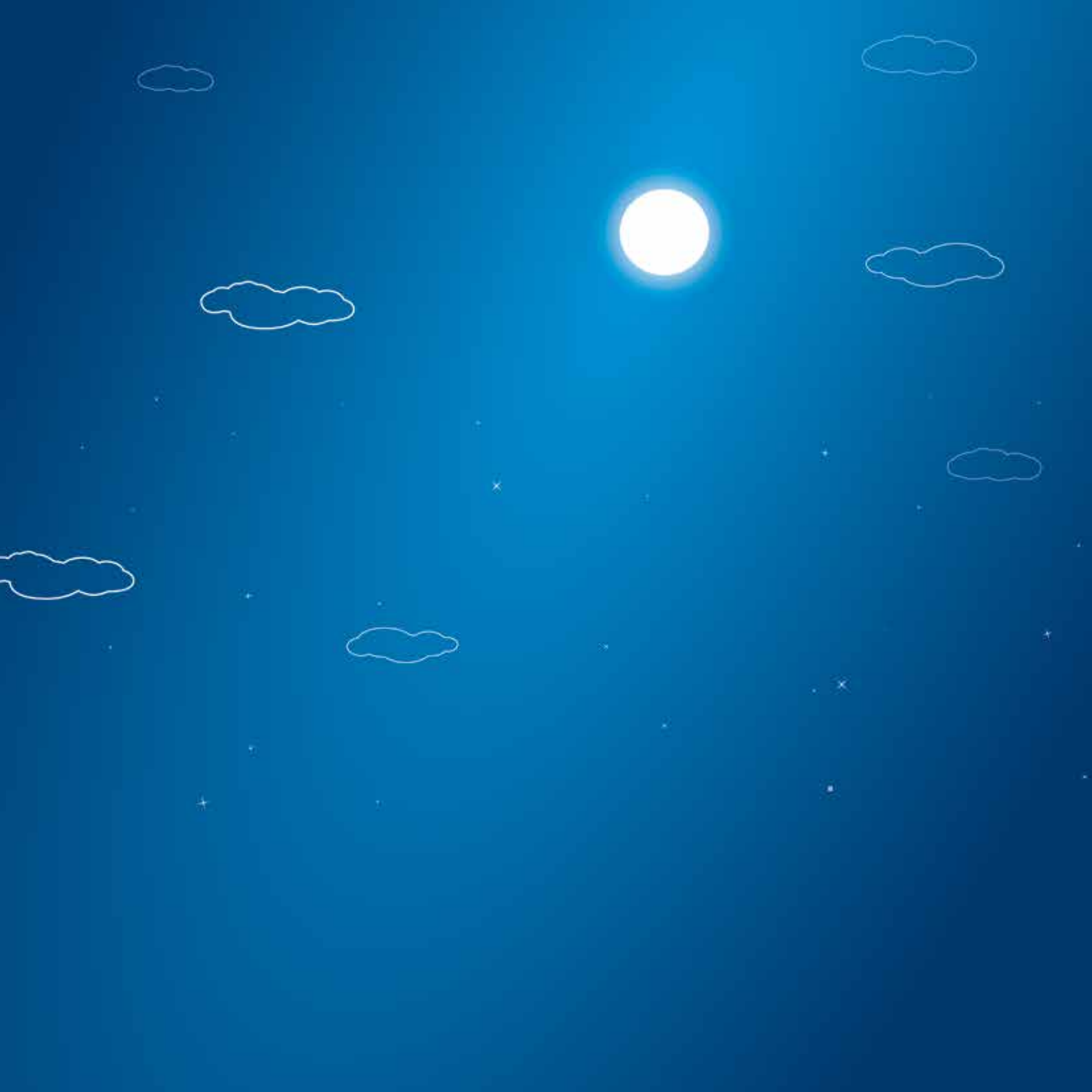
Guilherme Campos

Robinson Faria



Fundação para Estudos e Formação Política do PSD

ENCONTROS DEMOCRÁTICOS - Coleção 2017 - "Infraestrutura - investimentos e obras podem fazer o Brasil avançar"
ESPAÇO DEMOCRÁTICO - Site: www.espacodemocratico.org.br Facebook: **EspacoDemocraticoPSD** Twitter: **@espdemocratico**
Coordenação - Scriptum Comunicação - Jornalista responsável - Sérgio Rondino (MTB 8367)
Projeto Gráfico - BReeder Editora e Ass. de Com. Ltda - Marisa Villas Boas - Fotos - Scriptum e Shutterstock



www.espacodemocratico.org.br