

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO
RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

**OS INVESTIMENTOS NO BRASIL: UM ESTUDO SOBRE AS
PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS, DAS CARACTERÍSTICAS
AOS RESULTADOS**

Andre Nocchi Boardman

Matrícula no. 9914584

Orientador: Luiz Roberto de Azevedo Cunha

MARÇO 2005

“Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo,
a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor”

André Nocchi Boardman

“As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor”

Gostaria de agradecer a minha família pelo apoio prestado em todos estes anos nos quais eu passei aprendendo a ser uma melhor pessoa, tanto intelectual como socialmente.

Gostaria também de agradecer a Deus por estar sempre ao meu lado me ajudando a traçar a minha vida da melhor maneira possível, me dando forcas quando eu padecia de esperança.

SUMARIO:

<i>Introdução</i>	5
<i>Capítulo 1 –</i>	14
<i>As PPPs no exterior: definição, origens, implementação e resultados</i>	
<i>Capítulo 2 –</i>	38
<i>As PPPs no Brasil: como seria a implementação e os possíveis resultados do programa</i>	
<i>Conclusão</i>	53
<i>Bibliografia</i>	59

INTRODUCAO

Desde a implantação do Real em 1994, o Brasil persegue um objetivo único: o desenvolvimento sustentável. Depois de anos de economia inflacionaria, emissão desenfreada, corte de zeros na moeda, planos e mais planos de contenção de inflação, crescimento vigoroso da dívida pública, déficits comerciais, déficits em conta corrente, enfim, todos os problemas possíveis de uma economia mal planejada, o Brasil deu um salto importante rumo à estabilidade. Muitos eram aqueles que não acreditavam na nova moeda. Afinal, o Brasil já havia passado pelo plano Verão, plano Bresser, planos Collor I e II, e nunca havia logrado em sua incessante busca do controle da inflação. Com sua implementação, o Real logo trouxe uma rápida estabilidade de preços, mesmo que ainda em níveis razoáveis.

Seguiram-se alguns anos de relativa tranquilidade no cenário macroeconômico, já que a paridade do Real para o Dólar, de menos de um Real para cada unidade da moeda americana, garantia um acesso barato a produtos estrangeiros, além de minimizar os custos com gerencia de contas, já que o Real não oscilava. Havia-se de pensar que um Real forte num país em desenvolvimento não seria uma medida fácil de se manter.

Países em desenvolvimento que não são avançados tecnologicamente em relação a países de forte industrialização não possuem produtos que possam ser competitivos em outros mercados se forem comercializados a altos preços, com exceção de produtos primários. Portanto ai surge um primeiro obstáculo: manutenção do equilíbrio da balança comercial. É de se imaginar que havia um saldo negativo na conta de entrada e saída de dólares do país, já que estava barato comprar de fora e caro de se vender. De acordo com o SISCOMEX, em 1997, 98, 99 e 2000, o Brasil registrou, respectivamente, déficits de 6.8, 6.6, 1.3 e 0.7 bilhões de dólares. Logo, para reparar tal déficit era necessário utilizar as reservas cambiais para que o Dólar não se valorizasse repentinamente. Soma-se a isso o fato de não ser possível fazer política monetária, já que economias em regime de cambio fixo se utilizam da taxa de juros internacional. Isto se deve pelo fato de que, sob a hipótese de perfeita mobilidade de capitais, para manter o lastro entre a moeda nacional e a moeda base, a taxa de cambio e a taxa nominal de juros tem de satisfazer a condição de paridade de juros:

$$i = i^* + (E_{t+1} - E_t) / E_t$$

Sabendo que a taxa de cambio é fixada, e que a credibilidade do Banco Central em manter esta paridade é sólida, teremos que $E_{t+1} = E_t$. Logo, na relação acima apresentada, teremos agora $i = i^*$. Com isso, a oferta monetária também irá mudar de acordo com o avanço da demanda de moeda, por conta de um aumento no produto, por exemplo. O Banco Central não pode mais ajustar a oferta, pois causaria uma ruptura no lastro entre as duas moedas, mudando o valor relativo entre elas. Portanto, a oferta de moeda terá que se ajustar para manter o nível da taxa de juros, para por consequência, manter a paridade do cambio inalterada. Resumindo, *sob regime de cambio fixo e de perfeita mobilidade de capitais, a taxa de juros domestica tem de ser igual a taxa de juros estrangeira, levando o Banco Central a abrir mão da política monetária como um instrumento de política macroeconômica*. Já podemos ter alguma idéia da dificuldade de manutenção de tal regime.

Agora, e se adicionarmos um fator exógeno, como uma crise em alguns países emergentes, diretamente relacionados ao Brasil? Essa difícil tarefa de manter as contas brasileiras em uma situação razoavelmente estável seria dificultada ainda mais, até um ponto de estrangulamento. Foi exatamente isso que aconteceu, logo após a crise na Ásia e na Rússia, no final dos anos 90.

Após a crise, o Brasil com o Real fixo e supervalorizado foi obrigado a flexibilizar a moeda a fim de controlar o fluxo de capitais, severamente negativo. Logo, abandonado o regime de cambio atrelado ao dólar, o Brasil volta a poder fazer sua própria política monetária. A taxa de juros teve que ser aumentada a fim de atrair capitais estrangeiros, já que o dólar não parava de subir e as reservas cambiais se acabando.

Juntamente com o FMI, que proporcionou aos cofres do Banco Central dólares importantes para manter as reservas cambiais em níveis satisfatórios, o Brasil por fim conseguiu estabilizar o valor da moeda em um nível seguro após um pânico generalizado que quase pôs em risco o sucesso do plano Real. Será bom deixar claro aqui que este empréstimo foi liberado mediante a alguns pré-requisitos que serão de suma importância para o decorrer deste ensaio. Voltaremos a eles depois.

Agora temos outro problema. Se o Real perdeu valor, isso quer dizer que será necessário um ajuste dos preços para que a desvalorização pudesse ser compensada: inflação.

Desde 1997, quando a crise começou nos Tigres Asiáticos, a inflação (IPCA) vinha desacelerando devido à estagnação da economia (em 98, o PIB cresceu 0,1 e em 99, 0,8%)*. Após a desvalorização, ela, que em 1998 era de 1,65%* ao ano, passou a ser de 12,5%* em 2002, também ajudado pela campanha eleitoral onde Lula ganhou e a Guerra do Iraque. Só de 1998 para 1999, a inflação subiu de 1,65%* para 8,94%* ao ano.

Pois então, no meio desta crise cambial, o Brasil recorreu varias vezes ao FMI como credor de reservas cambiais tão necessárias para manter a frágil estabilidade que nos tínhamos. Para tal empréstimo, o Brasil teve que aceitar termos e condições, como discutimos antes, para que tais divisas chegassem ao país. Dentre estas condições constavam o superávit primário de 3,5% do PIB, redução da inflação, controle da expansão econômica, juntamente com a flexibilização do cambio. Ai que começa a principal discussão deste trabalho.

O controle inflacionário, em regime de cambio flutuante, pode ser operado por varias vias. Controle cambial (dólar valorizado estimula a exportação e vice-versa), carga tributaria (melhores condições para o setor produtivo), taxas de juros (controle da demanda agregada), investimentos em infra-estrutura (melhor escoamento da produção, portanto menos custos), subsídios (aumento do preço externo), programas de credito empresarial para micro empresas (aumento da concorrência por meio de novas empresas) etc. No Brasil, escolheu-se como principal instrumento a taxa de juros. Com a taxa de juros, o país pode inibir a demanda agregada e valorizar ou desvalorizar o câmbio, levando assim a um controle de preços no curto prazo. Mas porque o Brasil escolheu um recurso de curto prazo? Muito provavelmente porque os outros recursos de longo prazo (o investimento em infra-estrutura é um deles) são mais caros e não dão retorno imediato, o que não é compatível com as exigências do FMI.

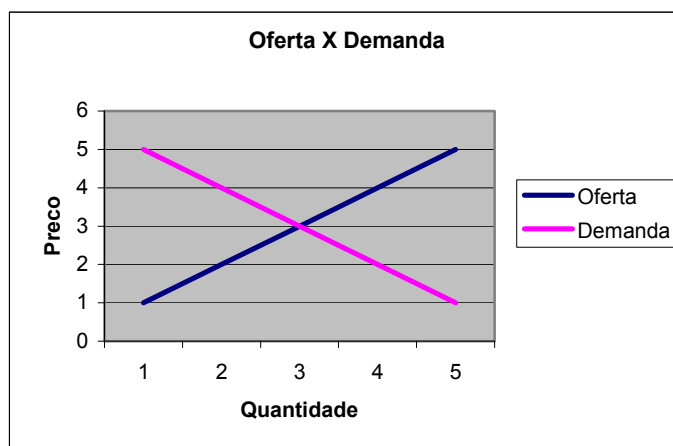
Uma possível ação conjunta entre investimentos e política monetária poderia ser a solução mais plausível, porém não mais viável. O custo de se pagar uma dívida atrelada a taxas de juros altíssimas não deixa muitas opções para o desenvolvimento estrutural do Brasil. Em números, nos últimos 10 anos (1995-2004), o país pagou, só de juros, R\$ 727,5 bilhões, fora o custeio geral da União, que se somado aos gastos da dívida, somariam nestes dez anos R\$ 5,78 trilhões (Jornal O Globo, 11/04/2005). Por

* Dados do Banco Central do Brasil, www.bacen.gov.br

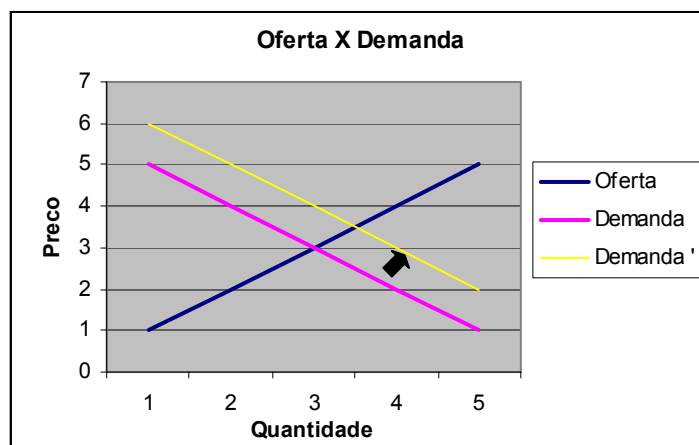
outro lado, neste mesmo período, o país investiu R\$ 884,2 bilhões, apenas 15,3% do total de gastos. Ainda neste ponto, destes R\$ 884,2 bilhões, apenas R\$ 160 bilhões (18% dos investimentos, 2,8% dos gastos) foram investidos em infra-estrutura (estradas, portos, saneamentos etc.). É fato: mesmo com metas de superávit primário, o Brasil ainda é dependente de capital externo, pois se somadas os valores do custo da dívida pública, este superávit se torna um déficit.

Sabemos que controlar a demanda no curto prazo, como acabamos de discutir, pode ser um primeiro passo, mas não pode ser o definitivo no controle de preços. A essência do desenvolvimento e fazer com que os habitantes de uma nação possam consumir cada vez mais e que cada vez mais eles tenham mais condições de vida digna. Logo, para se desenvolver sustentavelmente, é imediato se pensar que não devemos segurar a demanda, mas sim aumentar a oferta. Portanto, para se desenvolver, o Brasil tem que produzir, e produzir cada vez mais. E para alguém produzir cada vez mais, é necessário tornar ao produtor interessante aumentar os seus negócios. Mas como fazer isso?

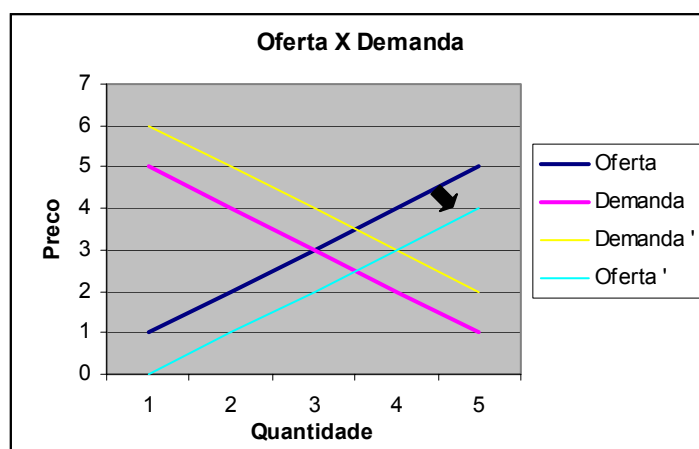
A dinâmica aqui é muito simples. Pegue uma determinada taxa de juros, um determinado nível de moeda e um determinado nível de investimento.



Vemos aqui que, no equilíbrio, ao um nível de preços “3”, ha demanda para três unidades. Agora, quando a demanda aumenta, a linha rosa se desloca para a direita e para cima, até a linha amarela, levando a um novo equilíbrio, onde no exemplo abaixo se encontra em nível de preços “3,5” e produção 3,5:



Como podemos observar, para que esse aumento de preços não aconteça, há dois caminhos distintos. Um seria restringir a demanda, fazendo com que a linha amarela voltasse para a linha rosa original. Isto é exatamente o que se faz hoje no Brasil. Este método é mais eficiente no curto prazo e é menos dispendioso, também no curto prazo. Um outro método seria acomodar esse aumento da demanda estimulando a expansão da oferta, o que causaria a linha azul se deslocar para baixo e para a direita, se tornando verde. Vejamos:



Os preços, que tinha subido para 3,5, agora estão de volta ao nível original de 3, enquanto a produção, que também estava em 3,5, agora subiu para 4! Logo, para uma mesma população, podemos ver que se as duas linhas trabalharem juntas, as pessoas vão continuar comprando por um mesmo preço, porém em mais quantidade. Resultado? Maior bem estar! As pessoas estão tendo mais satisfação, pois estão podendo consumir mais. Isto se chama **aumento da renda**.

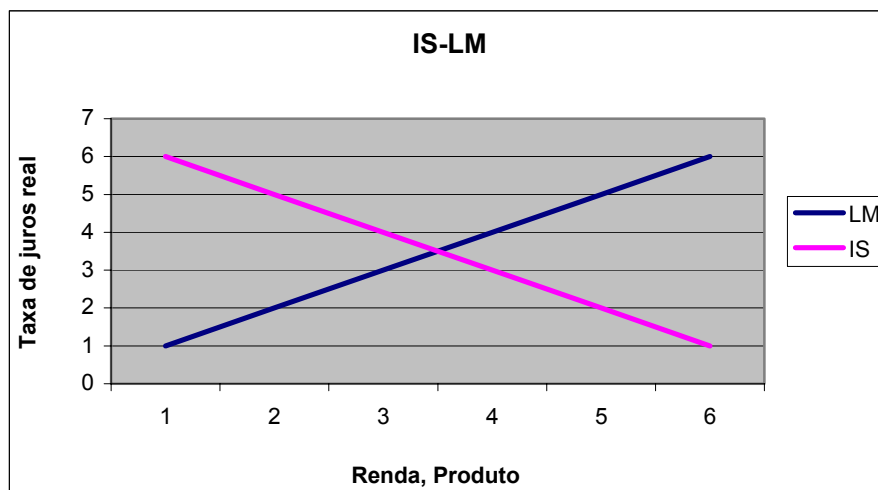
Para fazermos um estudo mais detalhado sobre o assunto, vamos apelar para o gráfico IS-LM.

Sabemos que a curva IS mostra a possibilidade de investimento dado uma taxa de juros e a curva LM a quantidade de moeda demandada dada uma taxa de juros:

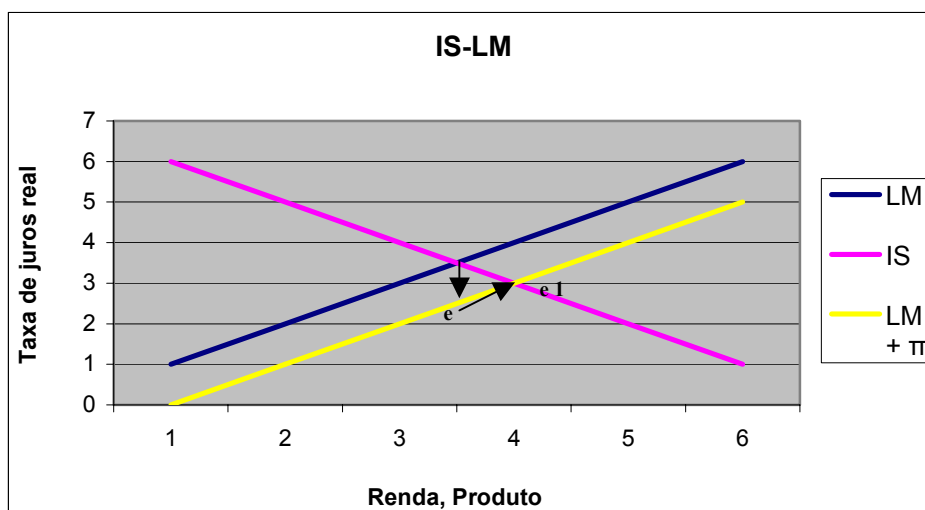
$$\text{IS: } Y = C(Y-T) + I(Y,r) + G$$

$$\text{LM: } M/P = YL(r - \pi)$$

Sabemos que o investimento depende da taxa de juros real, já que ao decidir se vai investir ou não, uma empresa deve ver o real valor da rentabilidade do investimento, enquanto a demanda de moeda depende apenas da taxa de juros nominal, já que o dinheiro rende zero quando não aplicado, enquanto um título rende i , ou juros nominais. Logo a diferença é $i - 0 = i$. Portanto teremos a seguinte relação:



Agora imaginemos um aumento na inflação esperada. Sabemos que $r = i - \pi$. No curto prazo, a taxa de juros nominal i se mantém constante. Portanto, a taxa de juros real cai. Veja na figura a seguir como o equilíbrio se move:

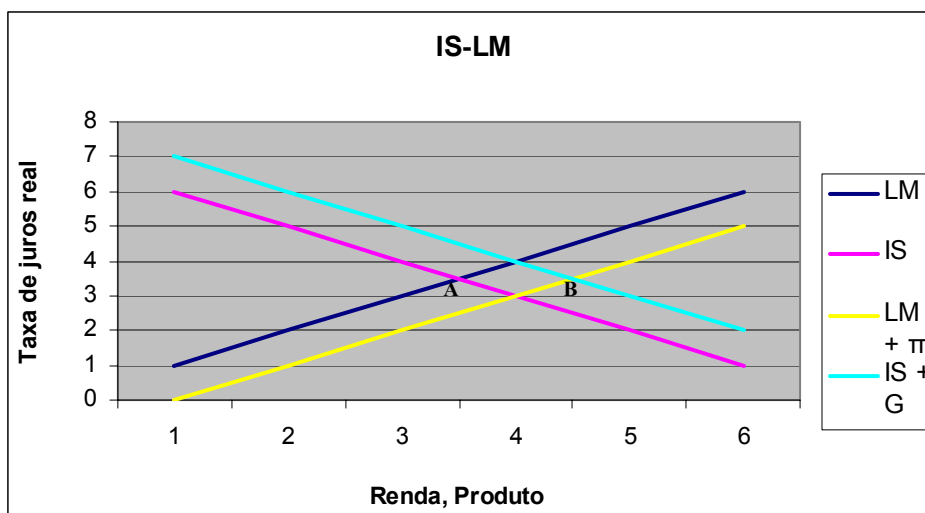


Em um primeiro momento, o equilíbrio passa para “e”, já que a renda e a taxa de juros nominal não se movem no curto prazo. Somente a curva LM ira se mover, já que apenas ela depende da inflação.

Isso porém ocorre apenas no curto prazo. “A taxa real de juros mais baixa acarreta, com o tempo, o aumento do investimento, da demanda por bens e do produto. A medida que o produto aumenta, a economia se desloca ao longo da LM + π , de “e” para “e 1”. A demanda por moeda acompanha o aumento do produto fazendo, por sua vez com que aumente a taxa nominal de juros. No fim das contas, a inflação esperada mais alta provoca aumento do produto, diminuição da taxa real de juros e aumento da taxa nominal de juros.” (Blanchard, Olivier. “Macroeconomia”, 2 tiragem, pág 131).

Dependendo do aumento da taxa de juros nominal para responder a uma maior demanda de moeda, podemos ter uma medida restritiva no avanço do investimento também, já que um aumento mais forte da taxa de juros nominal poderia anular o efeito da alta da inflação e até ultrapassá-lo, levando a recessão e a queda do investimento.

Agora, e se mexermos ambas curvas concomitantemente? O que aconteceria? Vamos supor um aumento na taxa esperada da inflação, como vimos anteriormente. Agora vamos introduzir gastos mais altos do governo (G), como por exemplo, a construção de novas estradas e novos portos. Isto levará a curva IS a se mover para a direita e para cima, já que Y é positivamente relacionado com G. Suponhamos também que já passamos do curto prazo, de forma que o movimento de longo prazo já foi atingido. O que teremos?



Uma possível alta na taxa de juros nominal não seriam necessárias, já que a taxa de juros real se manteve constante (em um primeiro momento, a inflação subiu e a taxa nominal também {ponto A}, porém com o aumento dos gastos do governo, a produção aumentou, o que elevou o nível de investimento e com isso a inflação cedeu, assim como a taxa de juros nominal {ponto B}). Logo, a inflação fica controlada, a produção aumenta e a taxa de juros nominal permanece inalterada, sem aumentos restritivos. Num primeiro lance, parece desnecessário a IS subir, já que uma taxa de juros real menor já aumentaria o investimento. Contudo, nunca sabemos de quanto vai ser a alta de juros nominais, o que pode cessar este efeito. Por isso, no longo prazo o estímulo da curva IS se faz importante.

Observada esta dinâmica, até parece fácil. Porém, como já vimos antes, o Brasil não tem como aumentar os gastos do governo, pois não tem as divisas necessárias para isso. Como então saciar a sede de investimentos das empresas para equalizar esse movimento acima apresentado sem a participação governamental?

Uma das respostas será justamente o tema central deste ensaio. As parcerias público-privadas já existem no mundo inteiro como uma ferramenta para reativar investimentos que o governo necessita fazer, mas não tem como financiar. O aumento da produção em conjunto com o aumento da demanda depende, entre outros fatores, dos investimentos em infra-estrutura produtiva, como estradas, ferrovias, portos, saneamento, saúde, educação da mão de obra produtiva etc. Com esses pontos bem desenvolvidos, haverá sempre uma vontade a mais do produtor em produzir cada vez mais, já que seu produto pode ser facilmente escoado sem pagar um preço maior por isso. Caso tais pontos não foram devidamente executados, como acontece no Brasil,

não haverá estímulo a produção, já que quanto maior for a produção, mais caro será o custo de se produzir um produto por não haver infra-estrutura adequada capaz de suportar uma quantidade maior de bens a serem produzidos.

No começo do plano Real, esse problema não existia, pois com o mercado inundado por produtos importados, devido à paridade junto ao dólar, essa insuficiência de oferta da indústria nacional era compensada. Agora acontece o contrário. O Real desvalorizado estimula ao produtor nacional exportar seu produto, o que piora o quadro de preços internos.

Soma-se a isso a um fenômeno chamado “inflação inercial”, onde quando há excesso de demanda e insuficiência de oferta, o reajuste automático de preços de tarifas, como água, luz, telefone, transportes, etc. tende a ter um impacto muito maior do que o normal na inflação, fazendo com que a política monetária tenha efeitos reduzidos. “Em decorrência da inflação inercial, a médio prazo a política monetária baseada nos juros altos se torna mais um fator a contribuir para essa insuficiência de oferta, realimentando o círculo vicioso, porque os custos se elevam e não há contrapartida na receita (das empresas, que, assim, perdem a capacidade de expandir os seus negócios)” (Vidor, George. *Jornal O Globo*, 25/4/2005, pág 14).

Fica então claro que o modelo atual de estagnação como forma de regular o processo inflacionário não é mais ótimo, sendo necessários novos métodos, como o das PPP como estímulo a produção, para que no medio-longo prazo, nossas geladeiras e automóveis sejam consumidos não só por estrangeiros, mas pelos brasileiros também.

CAPITULO 1: AS PPPs NO EXTERIOR

1) Origem, definição e o caso inglês:

As parcerias publico-privadas, apesar de se pensar o contrario, não são atividades antigas. Muito pelo contrario. As primeiras PPPs foram idealizadas no final dos anos 70, na Inglaterra, onde era iniciado o processo de privatizações de empresas estatais. Estas privatizações eram consideradas o primeiro passo, e de certo modo uma variante, de uma parceria publico-privada. Ao longo dos anos oitenta elas foram tomando forma e começando a tomar um caráter viável. Foi somente em 1992 que tal programa foi efetivamente lançado na Inglaterra, sob o comando da então chamada “Dama de Ferro”, Margareth Thatcher. Era criado o PFI, ou *Private Finance Initiative* (Iniciativa Privada de Financiamento), que depois seria conhecido como PPP no mundo inteiro.

Mas como funciona então este sistema de parceria entre o governo e o setor privado na área de investimentos e quais são suas finalidades?

Como a própria pergunta diz, esta parceria na área de investimentos tem como principal finalidade tornar realidade projetos de vários setores públicos, tanto de transportes como de educação e saúde. Nos dias que antecederam este programa, na Inglaterra e no mundo todo, todas instituições publicas (estradas, escolas, universidades, hospitais, postos de saúde, meios de transporte etc.) eram totalmente financiadas por cofres públicos. Tal como ainda hoje é feito aqui no Brasil, o governo inglês pagava a empreiteiras privadas para construir todas estas instituições com o seu próprio dinheiro. Ate um ponto onde foi feita uma estatística que mostrava que o percentual dos investimentos em infra-estrutura por parte do governo era decrescente, chegando em 1997 a 4,9 bilhões de libras, ou 0,6% do PIB (“PFI: Meeting the investment challenge”, pág 1 – HM Treasury), o menor nível em mais de dez anos. Esta tendência de queda provinha desde a década de 70, onde as primeiras privatizações, país das PPPs, foram feitas.

A partir de 1992, o governo inglês começou a mandar a conta destes novos investimentos para a iniciativa privada. Estas empreiteiras agora constroem estas novas instalações de serviços públicos com o próprio capital e outros obtidos com financiamentos. Apos concluída a construção, a empreiteira, proprietária da obra,

passa a “alugar” os serviços, por ela prestado, ao governo, ou então, dependendo do “grau de parceria”, estes serviços são prestados por ambos donos, onde os riscos, as responsabilidades, a autoridade, os lucros ou prejuízos, todos eles são divididos entre os proprietários das obras. Como consequência do fato de o governo não ter tirado um centavo do bolso para pagar a obra, não se fez necessário um aumento na carga tributaria. Portanto, em resumo, as PPPs são capazes de gerar uma melhor base de infra-estrutura sem que haja um aumento na tributação do setor privado. Como veremos adiante, porém, as PPPs geralmente não são 100% financiadas pelo setor privado.

Agora, porque seriam as privatizações das companhias estatais inglesas o berço dos programas de parcerias publico-privadas?

Pensemos em uma estrada de asfalto ligando duas cidades importantes. Para que as trocas entre as duas cidades aconteçam de forma eficiente, tal estrada deve estar em perfeitas condições para tal, o que implica em uma minuciosa manutenção de toda a sua extensão ao longo de sua vida útil. Esta manutenção é cara e o governo, inicialmente, tem o dever de mantê-la, a qualquer custo, a mais conservada possível. Este comercio entre as duas cidades leva a um crescimento de mais uma cidade, que se torna importante e necessita de uma ligação para estas duas cidades. Um grande investimento tem de ser feito para a construção desta rodovia. Porém o governo tem que manter a estrada e construir essa nova extensão com o mesmo capital que ela possui para apenas manter esta rodovia existente. O mais comum aqui seria cobrar mais impostos e com o excesso de capital construir a nova estradas. Porém, o que poderia ser feito, grosso modo, seria vender esta estrada existente para uma empresa privada e com o dinheiro da venda construir a nova rodovia para a nova cidade. A estrada existente agora esta na mão da iniciativa privada, que fez possível a construção de uma nova e importante rodovia.

A partir deste ideal, foram criadas novas ideologias sobre a importância do papel da iniciativa privada na construção de uma base de infra-estrutura moderna para o crescimento sustentado de uma economia. Ao invés de construir um grande projeto, porque não dividir essa responsabilidade com a iniciativa privada, de modo que os custos se reduzissem e mais obras pudessem ser feitas de modo mais eficiente¹,

¹ Diz-se por mais eficiente obras que sao feitas para que o construtor possa ter o usufruto. Geralmente, construcoes publicas nao sao projetadas pela empreiteira, mas sim por terceiros. Neste caso, o projeto e

mesmo que isto pudesse acarretar em perda do controle integral destas instalações?
Estavam então sendo criadas as PPPs.

Existem varias maneiras de se exercer esta parceria. Os próprios ingleses criaram uma verdadeira notação para distinguir os vários tipos de PPPs possíveis.

Vamos a elas:

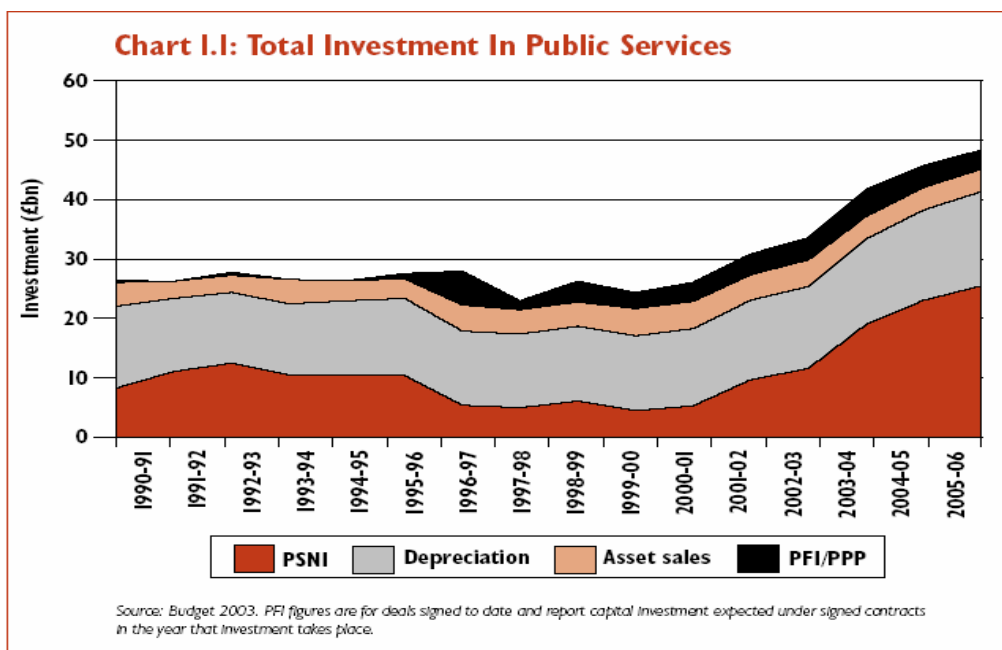
1. Build-Own-Operate (BOO): nesta modalidade, uma empresa privada financia, constrói e opera sozinha o projeto, sem haver a passagem, depois de algum tempo, da propriedade do projeto para o setor publico. Ela oferece o serviço publico;
2. Built-Operate-Transfer (BOT): aqui, a empresa privada financia, constrói e opera por um tempo determinado pela agencia publica responsável, em forma de contrato ou franchising. Apos este período, que é suficiente para a empresa ter o retorno do seu investimento, esta obra é repassada para o setor publico;
3. Buy-Build-Operate (BBO): a metodologia mais próxima da privatização, aqui o setor publico vende uma estrutura publica para o setor privado, e este tem a obrigação de fazer tal operar em melhores e mais eficientes condições;
4. Design-Build-Operate (DBO): neste caso, uma empresa privada entra em uma licitação, onde a vencedora tem um contrato único de desenvolvimento, construção e operação, porém a obra continua em nome do poder publico, que aluga os serviços da empresa privada;
5. Build-Develop-Operate (BDO): mais como uma forma de concessão, esta modalidade consiste em venda de uma empresa publica, onde o comprador tem que investir capital para modernizá-la e renová-la, para depois poder operá-la junto com o governo por meio de um contrato.

Como vimos, na Inglaterra, em 1997, os investimentos públicos eram de aproximadamente 5 bilhões de libras, ou 0,6% do PIB. Para o período 2005-2006, o governo inglês prevê um investimento publico de 47 bilhões de libras, ou 2,1% do PIB. Um grande avanço num período de menos de dez anos. (“PFI: Meeting the investment challenge”, pag.1 – HM Treasury)

Outro ponto que devemos ressaltar é que estes investimentos feitos em parceria nunca são 100% repassados ao setor privado, e sim dividido com ele, dependendo do

a execucao sao feitas pelo constructor, o que leva o custo da obra ser reduzido drasticamente, gerando eficiencia.

projeto. Como vemos abaixo, o gráfico demonstra a divisão da origem de capital para as obras feitas em regime de PPP na Inglaterra:



(Fonte: “PFI: Meeting the investment challenge”, pag.1 – HM Treasury)

Legenda:

PSNI: Investimento publico;

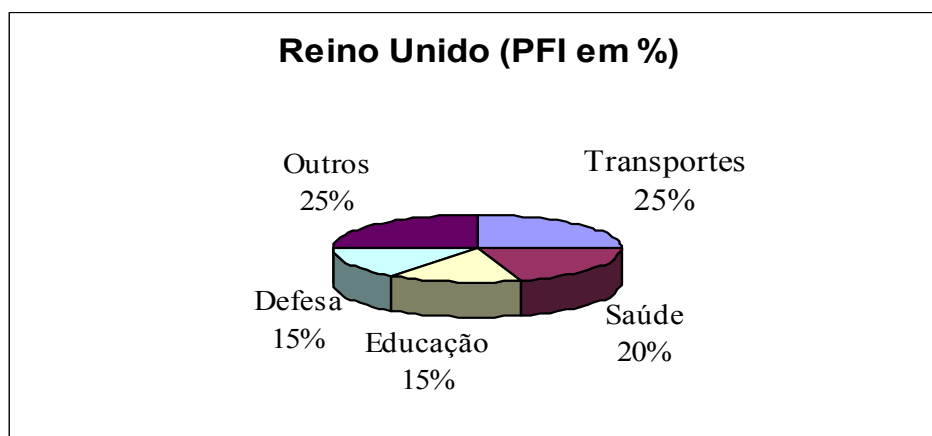
Depreciation: Depreciação;

Asset Sales: Rendimentos reciclados pela venda de participações;

PFI/PPP: Participação privada por meio do programa de PPP.

Como podemos concluir com o gráfico, 85% do investimento é de origem publica, ficando o setor privado com apenas 10%, aproximadamente, se olharmos no período 1998-2004.

Hoje, na Inglaterra, 25% do valor total de contratos no regime PFI estão na área de transportes. Também foram significativos os investimentos nas áreas de saúde, defesa, educação, previdência, presídios e meio ambiente.



Da totalidade dos contratos, dos 85% que estão nas mãos do governo, 70% deles pertence ao governo central e os 15% restantes, a governos regionais.

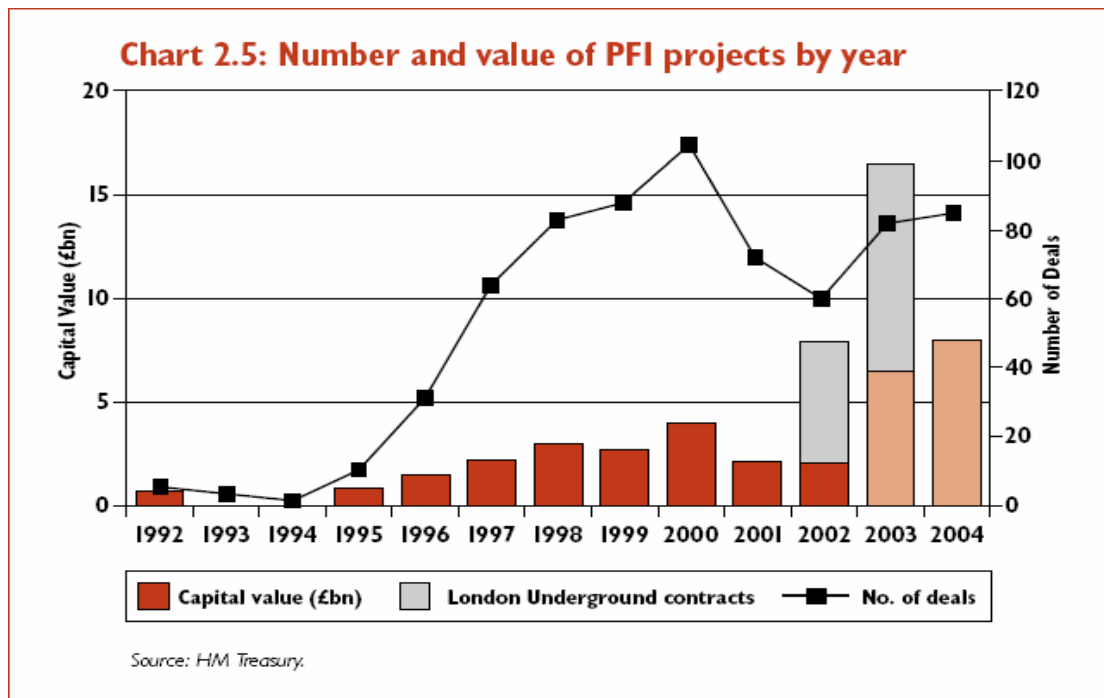
Como vimos anteriormente, como é do setor privado a responsabilidade de construção do projeto, ha um significativo ganho de produtividade, tanto na obra como na manutenção e administração, já que tal setor esta mais apto a estes tipos de responsabilidades. Com isso, ha uma incrível melhora no fator preco-qualidade de serviços. Junta-se a isso a concorrência na licitação dos projetos e o longo prazo dos contratos, o que faz o investidor privado a ter tempo de recuperar o investimento. De acordo com uma pesquisa feita em 2001 pela **National Audit Office**, da Inglaterra, a relação preco-qualidade de serviços prestados por obras em regime PFI foram classificados assim: 6% excelentes, 46% boa e 29% satisfatória. Foram ouvidas autoridades responsáveis pelos serviços públicos. Em um relatório feito pelo governo britânico, em 2000, os projetos em regime PFI proporcionaram uma economia de 17% em relação às formas convencionais de prestação de serviços públicos. Além disso, 75% dos projetos foram concluídos dentro do prazo e 80% deles dentro do orçamento. Nos projetos convencionais, o melhor índice era de 30% nestes dois pontos. Até 2026, o governo inglês já tem compromissos de mais de 100 bilhões de Libras.

Desde a criação da PFI até julho de 2003, 451 projetos estavam prontos e operando:

1. 34 hospitais e outros 119 outros estabelecimentos de saúde pública;
2. 239 novas escolas;
3. 23 projetos de transporte público;
4. 34 novas delegacias e quartéis de bombeiros;
5. 13 novos presídios;
6. 12 projetos de tratamento de água e lixo;
7. 167 outros projetos nas áreas de defesa, entretenimento, cultura, moradia e telecomunicações.

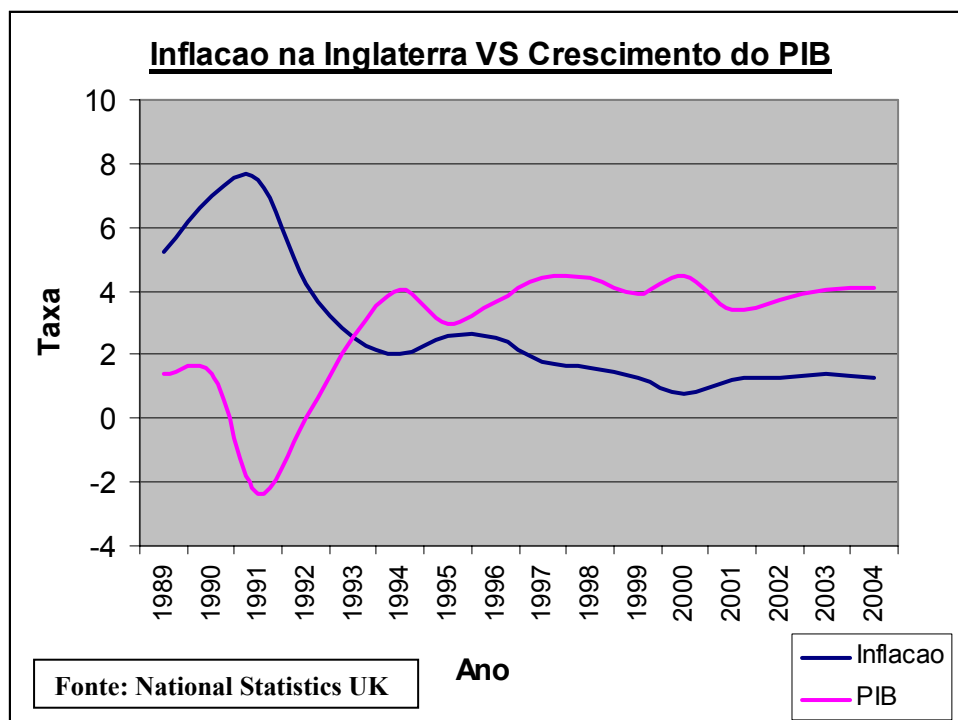
Um importante projeto financiado pelas PFIs foi o metro de Londres. Até 2002, quando este projeto foi aprovado, a média anual dos valores destes projetos em parceria era de 2,5 bilhões de libras. A partir deste ano, os valores saltaram para 7 bilhões de libras, chegando em 2003 a aproximadamente 16 bilhões de libras. Isso significa um salto, de 2001 para 2003, de quase de 600% no total de investimentos!

A tendência destes investimentos é demonstrada no gráfico abaixo:



Capital value: Valor total; London Underground Contracts: Valores sobre o metro de Londres; No of Deals: Numero de Projetos

Porém, agora, vamos as evidencias econômicas. Abaixo segue um gráfico muito interessante sobre a economia inglesa:



Este gráfico demonstra, aproximadamente, a evolução da inflação e do crescimento do PIB inglês. Curiosamente, vemos que o país está em crise no começo dos anos 90, com alta inflação e recessão econômica. Porém, a partir de 1992, estes números se revertem, onde a economia agora possui vigoroso índice de crescimento do produto, além de uma inflação em franco declínio. Em 2004, com uma inflação em torno de 1,3% e crescimento do PIB em torno de 4%, a Inglaterra ostentava estes índices com taxas de juros reais de aproximadamente 2,9% ao ano (no Brasil esta taxa é de 13,6%, no México 4,6% e na Polônia 2,7%) (Jornal O Globo, 19/5/2005, pág. 23). O mais curioso disso tudo é que esta reviravolta acontece exatamente no ano de início das PFI, 1992. Coincidência ou não, há de se concordar que, mesmo que não seja o único fator para tal mudança na economia, a implantação das PFI na Inglaterra ajudou, e muito, na equalização dos números da economia, trazendo a inflação a níveis baixíssimos, o crescimento do PIB a níveis excepcionais e a uma taxa de juros relativamente baixa.

Analisar somente o mercado inglês seria equivocado, já que devemos comparar os resultados obtidos neste país com outras nações que vieram a performar o mesmo tipo de projeto nos seus investimentos no parque de infra-estrutura. É importante ver os diferentes resultados obtidos por economias diferentes. Pelo simples motivo de estarem perto da Inglaterra e dentro da Comunidade Européia, os programas de PPP mais avançados estão dentro de países europeus. Contudo, há grandes exemplos nas Américas e na Oceania. Passemos então agora a analisar outros dois países que também aderiram a este programa.

2) As PPPs nas Américas: o caso canadense:

As parcerias público-privadas logo se alastrariam pelo mundo afora, dados os crescentes resultados positivos obtidos pelas PFIs inglesas. Ásia, África, Oceania e as Américas logo criariam seus próprios programas de parceria entre a iniciativa pública e privada para a construção e manutenção da infra-estrutura de seus territórios.

Nas Américas, o país que deu o primeiro e mais expressivo passo foi o Canadá. Já nos meio dos anos 70, como acontecia com a Inglaterra, o investimento canadense em recursos públicos vinha caindo. Nesta época, os investimentos chegavam a 23% do PIB. Os anos passaram, e este índice chegou em 2001 a 16% do PIB. Nestas

ultimas três décadas, a razão de capital publico em infra-estrutura no estoque total de capital canadense despencou de 8,1% para 5,5% em 2001, enquanto o estoque de capital de negócios privados permanece em 38% (dados do The Canadian Council for Public-Private Partnerships). Ficava claro que, em aproximadamente trinta anos, juntando um crescimento da economia, um crescimento populacional e um declínio de investimentos causaria um colapso nos serviços públicos necessários para um desenvolvimento sustentável.

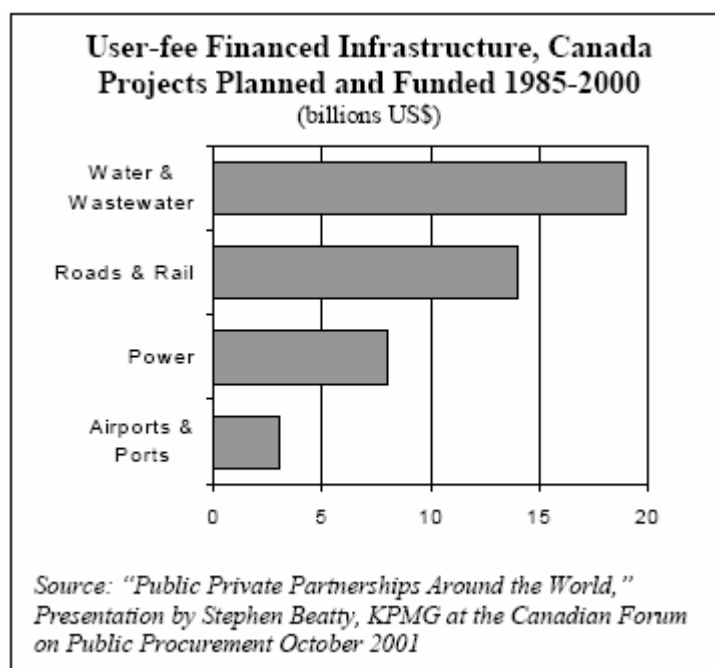
Ainda de acordo com o Canadian Council, esta redução nos investimentos públicos causou um déficit em investimentos em infra-estrutura em torno de CAN\$ 50-125 bilhões, o que é de 6 a 10 vezes o nível atual de investimentos públicos feitos pelo governo canadense. Deve-se levar em conta que, nos últimos cinco anos, o governo canadense tem aumentado seguidamente os orçamentos para este tipo de investimento. Portanto, em resumo, apenas o governo central do Canadá não pode arcar com todas as necessidades de investimento dentro do país. É vital que haja uma outra forma de financiamento para tais investimentos. A saída? PPP.

Em 2003, já preocupados com o déficit nos investimentos, o governo canadense encomendou ao Statistics Canada, uma instituição publica de estatísticas canadense, um estudo sobre a relação dos investimentos públicos com os custos de produção da industria. De acordo com este estudo, os resultados obtidos foram significativos. Descobriu-se por meio de equações matemáticas que para cada dólar gasto em investimento no parque de infra-estrutura levava a uma redução de custos para as empresas na ordem de 17 centavos em media. Calculando CAN\$ 100 bilhões de déficit em infra-estrutura, logo a economia para o setor privado seria de CAN\$ 17 bilhões. Logicamente este valor não é determinístico, já que para certas industrias, a natureza do investimento em obras de caráter publico pode determinar valores maiores ou menores do que este achado. O mesmo estudo diz que para a industria dos transportes, este mesmo dólar resulta em 40 centavos de economia a cada período.

Pode parecer um tanto quanto absurdo, em primeira vista, gastar 1 dólar para se economizar 17 centavos. Ainda teríamos 83 centavos de prejuízo. Porém, como vimos antes no caso inglês, um dos fatores que são de suma importância para um bom aproveitamento de um contrato de parceria e o tempo do contrato de compartilhamento. Este um dólar será gasto uma vez só, enquanto os 17 centavos serão economizados ao longo do tempo. Portanto, em menos de 6 anos o retorno do investimento é conseguido, em média.

Além disso, um ano depois, em 2004, a Conference Board for Foreign Investment, a instituição que cuida dos assuntos relativos ao investimento estrangeiro no Canadá, também promoveu um estudo com investidores internacionais, e os resultados foram muito parecidos com os do estudo anterior. 80% dos entrevistados se disseram não inclinados a investir mais no Canadá, muito disso devido à falta de infra-estrutura do país para tornar os novos investimentos rentáveis. A maioria destes 80% disseram que o mais importante passo é criar uma forma de escoamento mais eficiente diretamente para os EUA (“Open For Business? Canada’s Foreign Direct Investment Challenge”, The Conference Board of Canada, junho 2004).

Contudo, apesar deste descontentamento aparente, esforços já estão sendo feitos para melhorar estes índices. De acordo com a empresa de auditoria KPMG, investimentos feitos no Canadá em formato de PPP ou similares, no período 1985 – 2000, teve a seguinte performance:



Legenda:

Water & Wastewater: água e esgoto

Roads & Rails: estradas e ferrovias

Power: energia

Airports & Ports: aeroportos e portos

Como vemos aqui, os maiores esforços foram feitos no tratamento de água, enquanto portos e aeroportos foram o que tiveram menos investimentos. Além destes

investimentos, outros na área social também foram feitos, como educação, saúde, recreação, e também na área de tecnologia, como telecomunicações. Em Nova Escócia, foram construídas 30 novas escolas, que sem as PPPs não seriam possíveis. Vários hospitais foram construídos e/ou expandidos em Ontário. Todos estes projetos são financiados, construídos, mantidos e operados pela iniciativa privada.

O Canadian Council for Public-Private Partnerships fez uma “consulta” a população canadense para averiguar a opinião pública sobre os resultados das parcerias nos investimentos públicos. Foram ouvidas 2000 pessoas adultas entre setembro e outubro de 2004. Apesar do setor produtivo ainda não estar muito entusiasmado, não pode se dizer o mesmo da população. Em todas as questões o público é mais favorável do que desfavorável, levando a crer que o resultado oriundo dos serviços exercidos pelas PPPs está causando uma melhora no bem estar populacional.

Quando perguntados se o governo não está conseguindo manter os investimentos em passo com a demanda, 86% dos entrevistados concordaram. Logo após, os entrevistados são questionados se esta na hora do setor privado começar a oferecer estes serviços públicos em parceria com o governo. 60% afirmam que sim, que a participação do setor privado é importante neste momento. E 62% acha que os serviços já prestados desta maneira são de melhor qualidade que os operados somente pelo governo. Há outros sub-tópicos, como qual é a adesão para as parcerias na área hospitalar, de transportes, de saneamento, de recreação, de telecomunicações, etc. Todos estes itens estão com apoio de mais de 70% da população.

Este apoio pode ser provado empiricamente. Há várias obras que demonstraram significantes benefícios econômicos e sociais para a comunidade local. Vamos a alguns exemplos:

1. Confederation Bridge (New Brunswick): com um custo de CAN\$ 1 bilhão, esta ponte possui design inovador, que a faz ter uma vida útil de 100 anos sem reformas estruturais (três vezes o normal), além de ter substituído várias linhas de balsas, que são menos eficientes e mais caras;
2. Fredericton-Moncton Highway (New Brunswick): ao custo de CAN\$ 585 milhões, esta auto-estrada produziu 1400 novos empregos, sendo 92% deles locais. Todos os 195 quilômetros foram finalizados em menos de 4 anos, além de aumentar a segurança dos usuários, que antes tinham que utilizar pontos perigosos da rodovia TransCanada;

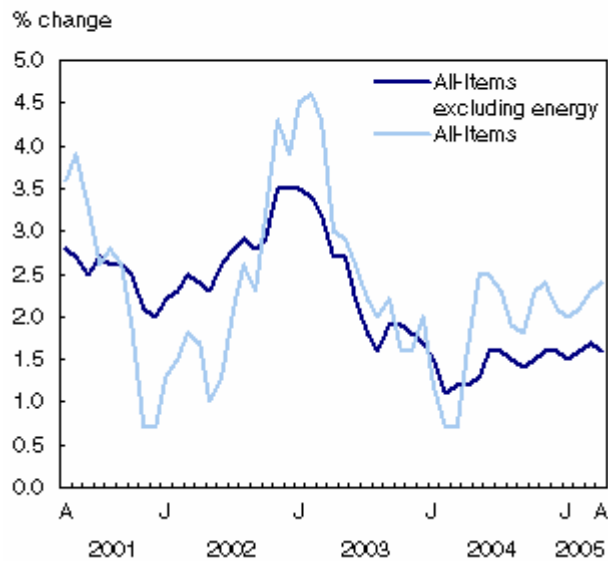
3. Moncton Water Treatment Facility: custando CAN\$ 23 milhões, esta estação de tratamento de água consome menos CAN\$ 10 milhões por ano, com um custo 11% menor pra os contribuintes. Sua capacidade operacional excede o necessário para a região. Além disso, o preço da água caiu substancialmente.
4. Vancouver Landfill Gas Cogeneration Project: ao preço de CAN\$ 6.3 milhões, este coletor de gás do aterro sanitário de Vancouver produz eletricidade para 5.000 casas, fazendo as emissões de gases poluentes serem diminuídas em torno de 30 mil toneladas anuais. Soma-se a isso aos royalties da cidade de Vancouver, que recebera CAN\$ 400.000 ao ano, por 20 anos.
5. Canadian Civil Air Navigation: antes operado pelo governo canadense, o controle do espaço aéreo civil foi vendido em 1996 para a empresa NAV CANADA, em um negocio de CAN\$ 1.5 bilhões. Antes deste negocio ser efetivado, os salários de pessoal não eram reajustados corretamente e não havia investimentos significantes, levando a uma pressão das autoridades responsáveis a privatização do controle. A partir dai, a NAV CANADA se tornou a primeira empresa privada sem fins lucrativos, sendo que suas operações não resultam em enriquecimento monetário de seus membros. Um avanço em termos de parceria público-privado para a época.

Além destes projetos já executados, juntos com outros de grande importância, ha ainda 18 projetos em fase final de desenvolvimento para serem executados. Todo estes resultados demonstrados leva-nos a crer que o caso canadense, por ter se desenvolvido em menores proporções em comparação ao caso inglês, ainda padece de muito trabalho, sendo seus verdadeiros resultados sendo demonstrados apenas agora. Novos projetos ainda estão em votação para aprovação do financiamento e da construção. Mais alguns anos e aqueles 80% de empresários insatisfeitos com a infraestrutura canadense estarão, com certeza, mudando de opinião.

Seguindo o formato do caso inglês, vamos olhar os índices econômicos do Canadá (todos os dados a seguir são oriundos da Canadian Statistics).

No quesito inflação, como podemos ver no gráfico seguinte, houve uma sensível queda depois de momentos turbulentos em 2002-2003. De forma geral, podemos concluir que, em media, a inflação teve queda nos últimos 4 anos.

Percentage change from the same month of the previous year

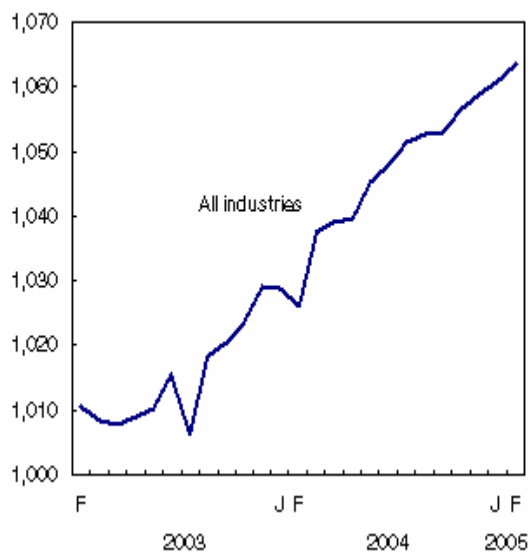


A linha em azul escuro mostra a inflação de todos os itens, excluindo gastos com energia. A azul clara mostra a inflação constando todos os itens. Em 2001-2002, a inflação ficou, em média, em torno de 3%. Hoje esta um pouco superior a 1,5%. É interessante olhar para os números sem os custos com energia, devido à turbulenta trajetória dos preços do petróleo nos últimos anos, desde a guerra do Iraque ate hoje.

Em relação ao vigor econômico, o Canadá vem se mostrando bem competitivo.

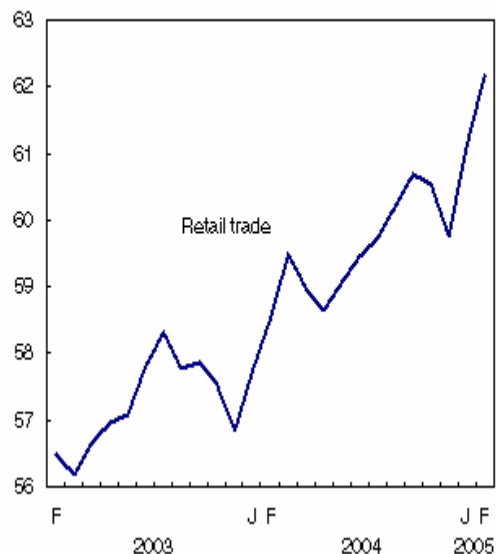
Economic activity rises

GDP billions of chained \$ (1997)



Consumers still shopping

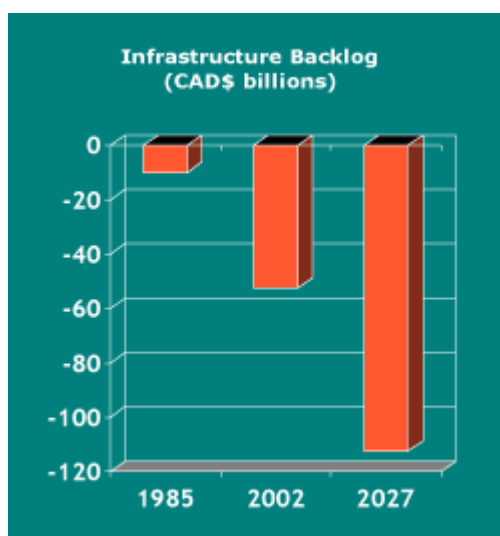
GDP billions of chained \$ (1997)



O gráfico da esquerda mostra o avanço do PIB canadense, enquanto o gráfico da direita mostra a movimentação do consumo no varejo. Em ambas exemplificações

vemos um aumento dos montantes, de uma forma um pouco mais volátil no segundo gráfico. O interessante neste ponto é mostrar que, nos três gráficos, todos os números são positivamente relacionados com os efeitos que um programa de expansão no parque produtivo via melhora de serviços de infra-estrutura. E mesmo no caso canadense, onde as PPPs realmente começam a operar significativamente a partir da virada do século, exatamente o período demonstrado nos gráficos.

Ha um fator que demonstra que, apesar de seu programa de PPPs estar se desenvolvendo, este não esta conseguindo ainda acompanhar a demanda por novos investimentos, como demonstrado pelas consultas feitas aos empresários e a população, relatados anteriormente. Isto fica evidente pelo grau de utilização da capacidade produtiva. Do quarto quarto de 2003 ate o quarto quarto de 2004, isto e, em um ano, este índice passou de 83,8% para 86%, em um crescimento quase linear. Realmente, uma combinação de um crescimento econômico juntamente com crescimento de investimentos desproporcional (déficit de investimentos) pode causar problemas futuros.



Este gráfico do Canadian Council for Public-Private Partnerships mostra, nos atuais níveis de investimentos em infra-estrutura, o quão grande será o déficit em obras necessárias para sustentar o avanço da economia. Se hoje, como dito antes, este valor esta em torno de CAN\$ 50 bilhões, em 2027 ele será de CAN\$ 110 bilhões. Dependendo do desenvolvimento deste programa, este problema pode ser solucionado, ou então ser agravado.

3) As PPPs na Oceania: o caso australiano:

A Austrália é uma importante nação dentro da idéia das parcerias publico-privadas. Um país com forte influencia inglesa, o processo de adesão a estes projetos começou e se deu de forma muito semelhante ao feito na Inglaterra. Portanto, todas as obras sob este novo regime seriam quase que copias das PFIs inglesas. E o inicio foi bem parecido.

Este processo teve inicio em 1995, quando as primeiras privatizações foram feitas, pelos mesmos motivos de todos os outros países, a falta de recursos para investimentos e a oferta de infra-estrutura não suprimindo a demanda pela mesma, causando alta nos custos das empresas. Estas privatizações foram feitas na sua maioria no estado da Victoria, com números expressivos ate 2001. 60% do movimento das privatizações foram feitos neste estado. A partir dai surgiram as primeiras obras em parceria com a iniciativa privada. Ate 2002, eram algo em torno de 210 projetos, já concluídos ou ainda a serem concluídos, sendo 32 deles processos de privatização, num valor total de AUS\$ 71 bilhões. Apesar da pequena relação entre o numero de privatizações e o total de projetos, estas foram responsáveis por 55% do valor total neste período (“Delivering for Australia: A Review of Public-Private Partnerships and Privatization”, AusCID), uma evidencia de como o processo de parceria começou tão incorporado aos moldes ingleses. Se agruparmos todos os projetos em execução até 2000, a Austrália ficaria como a terceira maior nação no quesito obras sob regime de PPP, logo atrás da China e da Inglaterra. Tal estatística não deve ter sido mudada, devido ao avanço da sua política em relação aos demais países nas posições superiores e inferiores.

As entidades responsáveis pelas PPPs na Austrália tem uma característica bem interessante sobre as demais vistas neste ensaio. Como vimos anteriormente, tanto na Inglaterra como no Canadá, os projetos espalhados pelo país tinham uma central única de desenvolvimento. Na Inglaterra temos o HM Treasury e no Canadá, o National Council. Esses dois órgãos são responsáveis pela licitação, design econômico, disponibilização de informações, estudos etc. Na Austrália é diferente. Ha uma descentralização no controle de projetos, sendo cada estado da nação responsável pelos novos projetos, legislação e licitação. A forma de se levar o projeto se difere de estado pra estado. Além disso, há uma entidade para obras multiestados e para o

chamado Commonwealth, que engloba todos os estados australianos, como obras na área de energia que será usada em todos os estados da união.

O estado mais avançado, e que mais recebe investimentos é o de Victoria. Este estado recebeu, até 2002, um terço de todos os projetos australianos e quase o dobro do segundo estado, New South Wales. Os valores dos projetos estão em torno de 56% para o estado líder, porém se retirarmos as privatizações, esta participação cai para o mesmo índice de número de projetos.

O setor onde há maior número de novos projetos é o de energia, seguido pelo de extração de gás. Há significantes quantidades também nas áreas de saúde, aeroportos, água, ferrovias, estradas e portos. Em valores, 48% dos investimentos estão em energia e 20% em extração de gás. Contudo, 83% dos valores embutidos nos projetos de energia e 74% nos projetos de extração de gás são representados pelas privatizações. Outra particularidade das PPPs na Austrália toma em conta a localização das obras. Enquanto no estado da Victoria essa distribuição é igual entre o interior e as regiões metropolitanas, o oeste e sul australianos, assim como o estado de Queensland, possuem respectivamente 94, 87 e 80% dos seus projetos no interior.

Já em 2003, um relatório anual da AusCID (Australian Council for Infrastructure Development) mostrava números significantes no contexto de obras em infra-estrutura sob regime de PPPs na Austrália.

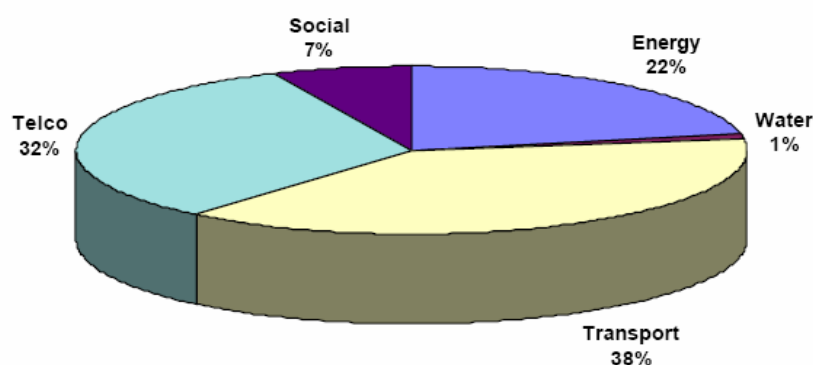
Summary Table

Sector	Industry	Total Value of Private Sector Investment (\$m)	% Share of Total Investment	Gross Turnover of Assets (\$m)	Gross Employment Costs (\$m)	Number of Employees
Energy	Electricity	37,500	33.0	7,200	800	13,600
	Gas	19,300	17.0	3,400	600	9,600
Water		2,300	2.0	400	50	700
Transport	Roads	9,100	8.0	1,200	26	600
	Rail	6,500	5.7	400	160	2,400
	Ports	1,200	1.1	300	28	600
	Airports	10,000	8.8	1,100	120	36,800
Telecommunications		23,600	20.7	17,200	1,200	34,000
Social	Hospitals	2,200	2.0	400	240	5,200
	Justice	1,000	0.9	500	350	1,300
	Stadiums	800	0.7	21	13	500
	Total	113,400	100.0	32,321	3,587	105,000

Fonte: AusCID Infrastructure Survey 2003

Até este ano em questão, AUS\$ 113,4 bilhões foram investidos em obras de parcerias público-privadas em todas as regiões. O setor de energia continua sendo o carro-chefe dos investimentos sendo responsáveis por AUS\$ 56,8 bilhões, ou 50% de todos os investimentos. Logo depois vem os transportes com AUS\$ 28,8 bilhões, ou 23,6% do total. Telecomunicações vem em terceiro com AUS\$ 23,6 bilhões, 20,7% do total. Logo após vem as áreas social (hospitais, estádios, justiça e educação) e de água, com combinados 5,6% de todos os investimentos. Um dado importante sobre estes números é que eles criaram cerca de 105 mil novos empregos diretos, sem contar os indiretos. De acordo com o mesmo relatório, a distribuição destes empregados fica assim:

Figure 3
Private Infrastructure Employment by Sector, 2003



Os transportes ficam com 38%, telecomunicações com 32%, energia com 22%, social com 7% e água com 1%. Mesmo tendo 50% dos investimentos totais, apenas 22% dos novos empregos são da indústria de energia. Estes números mostram que, de toda a mão-de-obra empregada na Austrália, 1% é proveniente das obras sob regime de PPP.

Além de todos estes estudos sobre números dos resultados desta política, a AusCID foi além, e encomendou um estudo (muito similar a este presente ensaio em termos de objetivo) que tinha como principal foco o efeito de novos investimentos na área de infra-estrutura no índice de preços ao consumidor e no bem estar. Os resultados só aprofundam os argumentos já apresentados.

Com ajuda de um modelo econométrico desenvolvido por meio de observações de vários setores da economia australiana, a empresa EconTech simulou vários resultados sobre o possível aumento no investimento em diferentes setores que em

conjunto formam o parque de infra-estrutura na Austrália (estes modelos foram denominados MM600+, que produzem um equilíbrio estimado entre vários setores da economia australiana no longo prazo dado uma mudança nos níveis de investimento, e podem ser encontrados em <http://www.auscid.org.au/home/papers.php?id=3>, “Modelling the Economic Effects of Overcoming Under-Investment in Australian Infrastructure”).

Para este estudo ser realizado, foi utilizado como base o “Australian Infrastructure Report Card 2001” da AusCID, onde 13 setores da infra-estrutura australiana foram avaliados entre “A” e “F”. “A” dizia que o estabelecimento estava apto para o uso presente e futuro, enquanto “F” dizia que o estabelecimento não está apto para o uso presente, muito menos para o uso futuro. O maior ranking recebido por um setor foi “B”, para aeroportos, portos e telecomunicações. Em comparação, os rankings para eletricidade, gás, trilhos, estradas e água foram de “B-“ ate “D-“:

Table 2
Infrastructure Ratings in the 2001 Australian Infrastructure Report Card

Infrastructure	Rating
Ports	B
Airports	B
Telecommunications	B
Electricity	B-
National Roads	C
Potable Water	C
Gas	C
State roads	C-
Wastewater	C-
Local roads	D
Storm water	D
Irrigation	D-
Rail	D-

Source: Institution of Engineers, Australia (2001).

Isto só demonstra que, mesmo apos o inicio dos esforços para curar o sub investimento em infra-estrutura, o caminho a se percorrer era ainda muito grande, e provavelmente ainda é grande nos dias de hoje. Não é importante aqui saber a natureza detalhada de todas as vertentes em cada setor que estão com déficit em investimento. Saber se os trilhos de acesso à estação de Victoria, ou a via expressa Sidney-Perth, ou a rede de esgoto sanitária secundaria de Melbourne estão obsoletos não é de nossa curiosidade. Mas a magnitude destes problemas são. De acordo com a AusCID, as áreas mais criticas (eletricidade, gás, trilhos, estradas e água) possuíam naquela época um déficit em investimento na ordem de AUSS 25 bilhões, se

calculado na demanda corrente. Estimativas feitas pela mesma entidade, entanto, mostravam que se fosse levado em conta a demanda futura por estes serviços, este déficit aumentaria pra AUS\$ 150 bilhões! Na tabela abaixo, são explicitados estes déficits de investimento por cada setor “crítico”:

Table 7
Estimates of Under-investment and Rate of Return* by Sector

Sector	Under-investment (\$bn)	Rate of Return %
Electricity	1.15	10.5
Gas	2.60	12.5
Road	10.00	12.5
Rail	8.06	12.5
Water	3.00	9.0
Total	24.81	

*The rate of return is the nominal pre-tax rate of return.
Source: AusCID

Fica claro, após olhar o quadro, que o setor de transportes é o mais defasado em termos de investimento, sendo necessário quase AUS\$ 20 bilhões para suprir a demanda presente em meados de 2002.

Outro interessante ponto a ser discutido, o qual ainda não havíamos discutido nos casos anteriores, é exatamente o que a segunda coluna do “Table 7” diz. O que seria o “Rate of Return”, ou índice de retorno?

Como veremos na tabela abaixo, desde que os dados utilizados no estudo da EconTech foram divulgados, a evolução da taxa de juros australiana (a nossa SELIC) tem sido bem estável em um contexto amplo, porém freqüentemente ajustada:

A.2 Reserve Bank of Australia — Monetary Policy Changes¹
Per cent

Date	Change in cash rate	New cash rate target
7 Feb 2001	-0.50	5.75
7 Mar 2001	-0.25	5.50
4 Apr 2001	-0.50	5.00
5 Sep 2001	-0.25	4.75
3 Oct 2001	-0.25	4.50
5 Dec 2001	-0.25	4.25
8 May 2002	+0.25	4.50
5 Jun 2002	+0.25	4.75
5 Nov 2003	+0.25	5.00
3 Dec 2003	+0.25	5.25
2 Mar 2005	+0.25	5.50

Em todo o período a frente dos dados utilizados neste estudo, esta taxa permaneceu bem próxima a 5%, em media. Isto quer dizer o que? Que para ser interessante para o setor privado, o projeto tem que possuir maior rentabilidade do que os títulos do

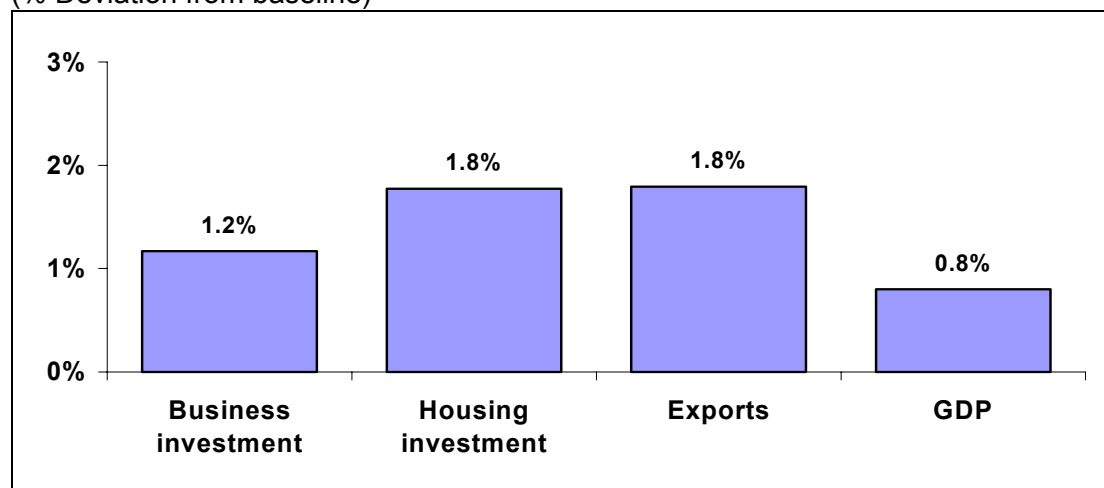
governo propriamente ditos. Portanto, para uma PPP ser efetivada, era necessário garantir retornos maiores do que 5%. Pois é exatamente isso que a coluna “Rate of Return” nos diz. Por exemplo, o setor de águas. Em media, um projeto em um estabelecimento que cuida da qualidade da água gera retornos sobre o capital investido de 9%, ao ano. Portanto, 4% a mais do que um título do governo. Logo, o investimento é viável, em comparação ao título australiano de dívida.

Dados todas estas evidencias de que o problema existe, devemos agora analisar os resultados obtidos pelo modelo, dado um aumento nos investimentos em cada área, proporcionais ao tamanho do déficit que tais áreas possuísem. Portanto, o cenário construído pela EconTech foi um aumento de 65% nos investimentos em trilhos, 18% em gás e estradas, 10% no setor de água e 2% em eletricidade. Lembramos aqui que este modelo econométrico foi construído a base de observações feitas dentro da economia australiana, isto é, ele reflete as respostas mais prováveis para a economia em evidencia no longo prazo.

Ao que diz respeito à atividade econômica, esse incremento citado acima levaria a um aumento de aproximadamente 0,8% no PIB final. Além disso, o incremento nos investimentos em eletricidade, gás e água levariam ao aumento de 1,2% no investimento nos negócios por parte das empresas, e se botarmos em evidencia o setor de águas, logo a área imobiliária tenderia a um crescimento de 1,8%.

Em termos de competitividade externa, um aumento de investimentos no parque de infra-estrutura traria uma melhora de 1,8% para tal quesito, fazendo da Austrália um país com melhores condições de comercio externo. Vejamos o gráfico:

Chart A
Estimates of Macro-economic Effects
(% Deviation from baseline)



Legenda:

Business Investment: Investimento em novos negócios

Housing Investment: Investimento em imóveis

Exports: Exportações

GDP: PIB

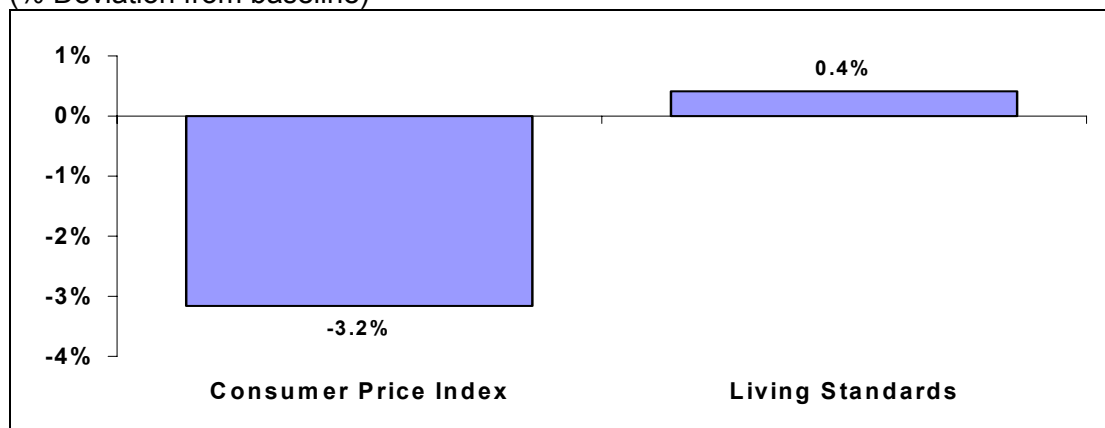
No longo prazo, como a própria definição do modelo diz, essa melhora no conjunto da infra-estrutura levaria ao corte de custos por parte das empresas. Quanto mais barato for produzir um bem, mais barato ele fica, dado um cenário de concorrência. Além disso, setores de infra-estrutura ligados diretamente ao consumidor (água, luz, moradia) ficariam mais baratos. Portanto, a inflação seria reduzida, em tese, a medida que novos investimentos são feitos. De acordo com o modelo em estudo, os resultados seriam dados de acordo com o gráfico abaixo:

Table A
Estimates of Impact on Consumer Prices (CPI)
(% deviation from baseline)

	Reform Scenario
Food	-2.1%
Alcohol and Tobacco	-1.4%
Clothing and Footwear	-1.6%
Housing	-8.0%
H/hold Furnishings, Supplies etc	-1.8%
Health	-1.7%
Transportation	-2.2%
Communication	-1.3%
Recreation	-1.8%
Education	-0.3%
Miscellaneous	-1.3%
All Groups CPI	-3.2%

Como observamos, em um agregado geral, os preços cairiam (isso mesmo, cairiam!) 3,2% no atacado, com destaque para o setor imobiliário, que teria uma redução de 8%. É de se imaginar, como consequência de uma melhora nos serviços públicos e uma redução no nível dos preços, que o bem estar da população seriam melhoradas. O modelo prevê uma alta de 0,4% nos padrões de vida do cidadão australiano:

Chart B
Estimates of Living Standards and Price Effects
 (% Deviation from baseline)



Portanto, podemos concluir até aqui que esta modalidade de oferta de infra-estrutura pública traz retornos positivos na economia, no bem estar e no controle dos preços.

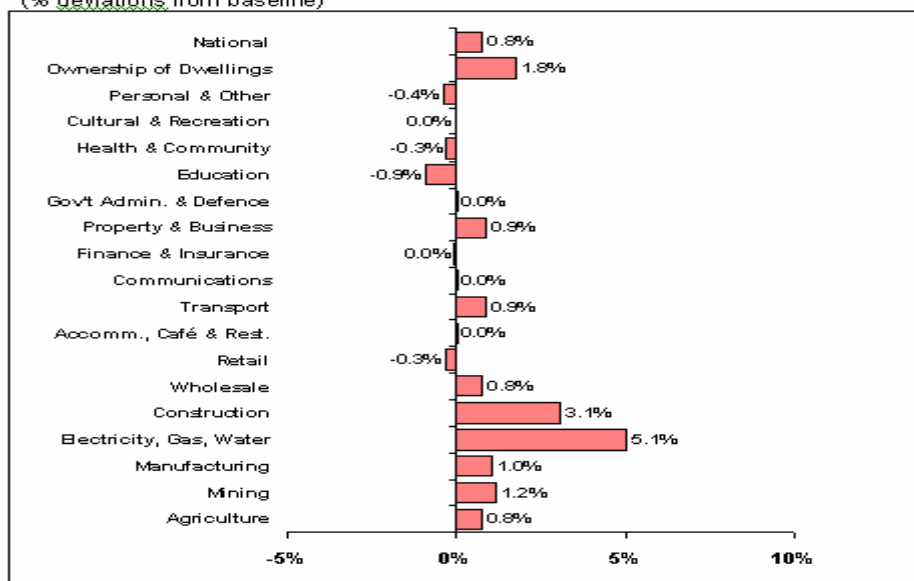
Mas e para o setor produtivo de um modo geral? Vimos que este modelo previu uma expansão de 0,8% do PIB com as modificações no montante de investimento.

Mas será que toda a economia irá crescer?

Estranhamente, não. Alguns setores podem não ter ligação direta com a infra-estrutura, como o setor de finanças, o setor de recreação e entretenimento, etc. Porém, o modelo mostra decréscimos no setor de saúde e educação, além de estagnação nas comunicações. Ai há contradições quanto aos resultados esperados (deveriam ser positivos), o que nos leva a crer que o modelo possa conter viés de variáveis omitidas.

Veja o quadro de resultados:

Chart C
Estimates of Effects on GDP by Industry
 (% deviations from baseline)



Porém, como não há falta de vagas tanto para educação como para saúde, devemos crer que com a queda de preço, a demanda nestes itens não irão aumentar, sendo a queda de produtividade econômica oriunda da queda do preço. Além disso, as pessoas não vão falar demasiadamente no telefone só porque o custo do mesmo caiu. Portanto, há explicações plausíveis, porém não 100% certas sobre tais efeitos.

Para não nos atarmos em um estudo apenas, podemos citar outros estudos feitos sobre a relação do investimento em infra-estrutura e a atividade econômica dentro da Austrália. Há três estudos recentes no que diz respeito à elasticidade do produto em relação ao grau de investimento: Otto e Voss (1996), Kam (2001) e Song (2002).

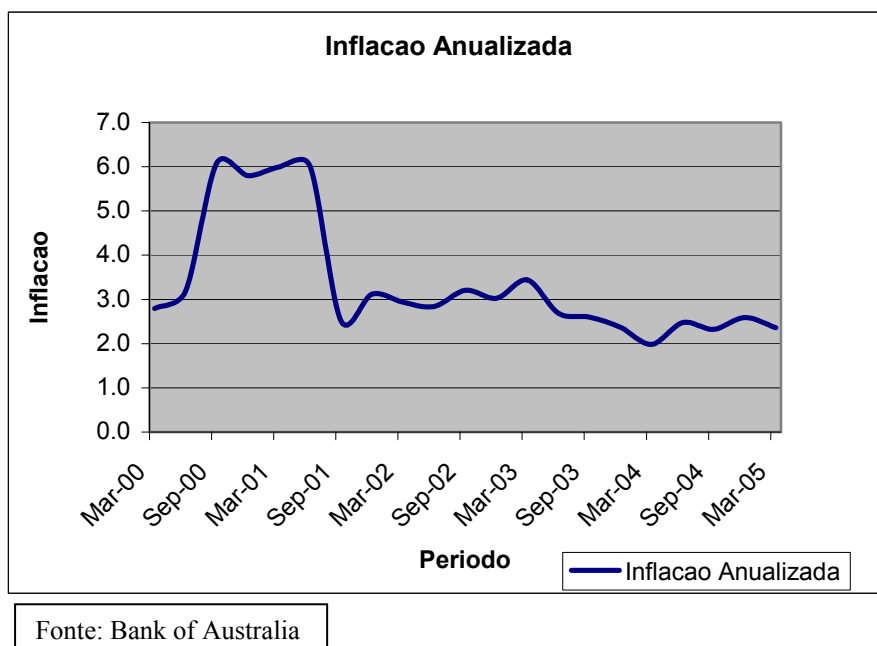
O mais antigo estudo, de Otto e Voss, examinou a correlação entre investimento em obras de infra-estrutura e a expansão econômica. Há dois resultados importantes. O primeiro diz respeito à relação diretamente proporcional entre o aumento do investimento e o aumento do PIB. Ele chegou a uma razão PIB/INVESTIMENTO de 0,17, ou seja, para cada 1% a mais investido em infra-estrutura, o PIB cresceria 0,17%. Portanto, a elasticidade do produto é igual a esta razão. Segundo, Otto e Voss afirmam que o gasto em obras deste gênero contribuem em maior intensidade do que outros gastos públicos, como previdência e segurança pública.

Em outro estudo, Kam encontrou menor elasticidade do produto em relação ao investimento. O valor de 0,1 é explicado por Kam de uma forma que, apesar de concordar que a expansão do parque de infra-estrutura tem relação com o crescimento do produto, ele também afirma que o acúmulo de capital público (aqui por causa das parcerias público-privadas) gera não só crescimento da economia, como também encoraja o setor privado a investir em capital (menor risco associado ao governo).

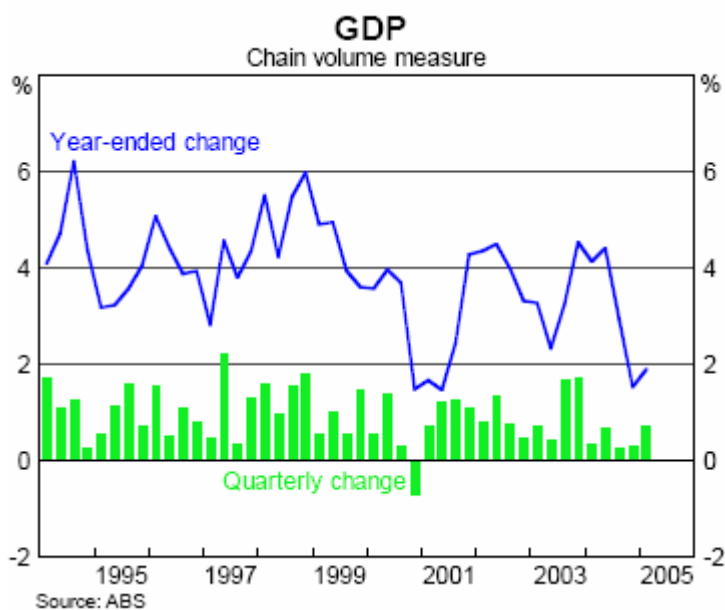
No estudo mais recente deles, Song afirma que esta elasticidade fica entre 0,27 e 0,39, bem maiores que as anteriores. Isto pode ser explicado por diferentes intervalos de épocas de onde os estudos são baseados. Song usou dados mais recentes, e explicou que “estimativas de elasticidade maiores para informação mais recentes indicam um maior produto marginal do capital público, e tal sugere que o capital público não é oferecido em quantidade suficiente como era oferecido em tempos antigos”.

Dado todos estes argumentos, temos, como fizemos nos dois casos anteriores, a analisar brevemente os resultados da economia australiana para ao menos em parte sustentar todos os dados e análises aqui apresentados. Começamos pela inflação. Sabemos que o processo de implantação do sistema de PPP na Austrália começou nos

anos 90, porém ele só tomou forma a partir da virada do século. Analisando o gráfico da inflação neste país, vemos um decréscimo e uma estabilização em níveis bem baixos:



Como observamos, a inflação tem um aumento substancial no começo do novo século, porém ela volta a um nível mais baixo e se mantém até os dias de hoje, por volta de 2,5% ao ano. Sabemos que os juros atuais estão em 5,5% ao ano. Além disso, o vigor da economia não fica para trás.



Seguindo os passos da grande mudança depois de 2001 na inflação, o vigor econômico também se recuperou de uma estagnação em 2001 para uma média de 3% de crescimento ao ano nos anos seguintes. Houve uma redução da atividade entre 2004 e 2005, que já esta sendo contornada, como vemos acima. Como podemos contemplar, a atividade econômica da Austrália sempre foi bem volátil, porém sempre com bons números (ver as barras verdes, que comparam o crescimento a cada trimestre). Além disso, tais resultados podem ainda não demonstrar as virtudes das novas obras que estão sendo feitas. Devemos levar em conta aqui que o projeto das PPP na Austrália não esta tão maduro quanto o da Inglaterra e do Canadá (esta imaturidade pode também ser vista pela tabela de taxa de juros nominais da Austrália, onde se vê várias mudanças nesta, o que leva a crer que o Banco Central da Austrália utiliza-se e muito dela para manter a estabilidade da economia, assim como no Brasil).

Concluindo, tudo nos leva a crer que esta parceria publico-privada esta ajudando e muito no retorno do vigor econômico, junto com baixas taxas de juros e níveis de inflação.

CAPITULO 2: AS PPPs NO BRASIL

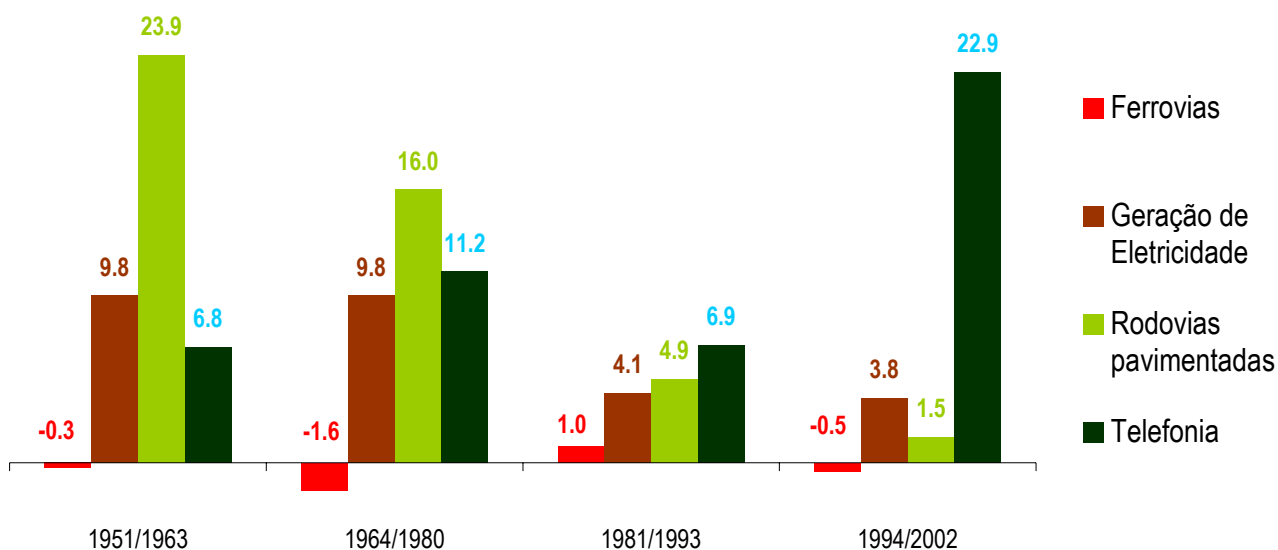
1) Os primeiros passos brasileiros em torno das parcerias publico-privadas:

Os primeiros grandes passos rumo a implantação do regime de PPPs no Brasil também não são novos. Este processo começou ainda na metade do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), onde as privatizações deram curso. Sabemos que grande parte das privatizações foi de empresas estatais, algumas responsáveis por setores de infra-estrutura, outras não. As principais estradas brasileiras foram privatizadas na forma de concessão, isto é, a concessionária terá um período de usufruto do estabelecimento, que após expirado, voltará às mãos do Estado. Empresas de energia e telecomunicações também foram privatizadas (estas de forma definitiva, porém reguladas por órgãos públicos), entre outras empresas. De qualquer maneira, o ponto a se esclarecer é que, a partir destas privatizações, o processo de parceria entre os setores público e privado mostrou uma estagnação, principalmente por causa da burocracia e a falta de interesse governamental, como será desenvolvido mais adiante.

Este projeto de parceria também vem do mesmo governo mencionado acima, porém só foi sancionado no presente governo, onde, depois de vários debates que fizeram o projeto inicial ser modificado várias vezes, foi aprovado pelo Congresso e obteve a assinatura do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O motivo para a criação desta modalidade na forma de gerir a massa de infra-estrutura no Brasil é a mesma dos outros exemplos acima. De acordo com a Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Industrias de Base (Abdib), a necessidade atual de investimentos até 2015 é de aproximadamente US\$ 20 bilhões por ano. Como vimos na introdução deste ensaio, o Brasil, nos últimos dez anos, investiu em infra-estrutura R\$ 160 bilhões, ou R\$ 16 bilhões por ano. Se passarmos este valor para dólares, ficaríamos com algo em torno de US\$ 6,5 bilhões ao ano, ou 32,5% do necessário, segundo a Abdib. Portanto, se o nível de investimento em infra-estrutura continuar neste passo, até 2015, apenas um terço da infra-estrutura necessária será oferecida. O resultado seria, como dizem os economistas, um “gargalo”, pois esta falta de suprimentos prejudica a oferta, impondo limites à produção. Segundo a Federação de Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), o investimento em infra-estrutura vem decaindo ano após ano, o que nos faz crer que tal déficit só tem a aumentar.

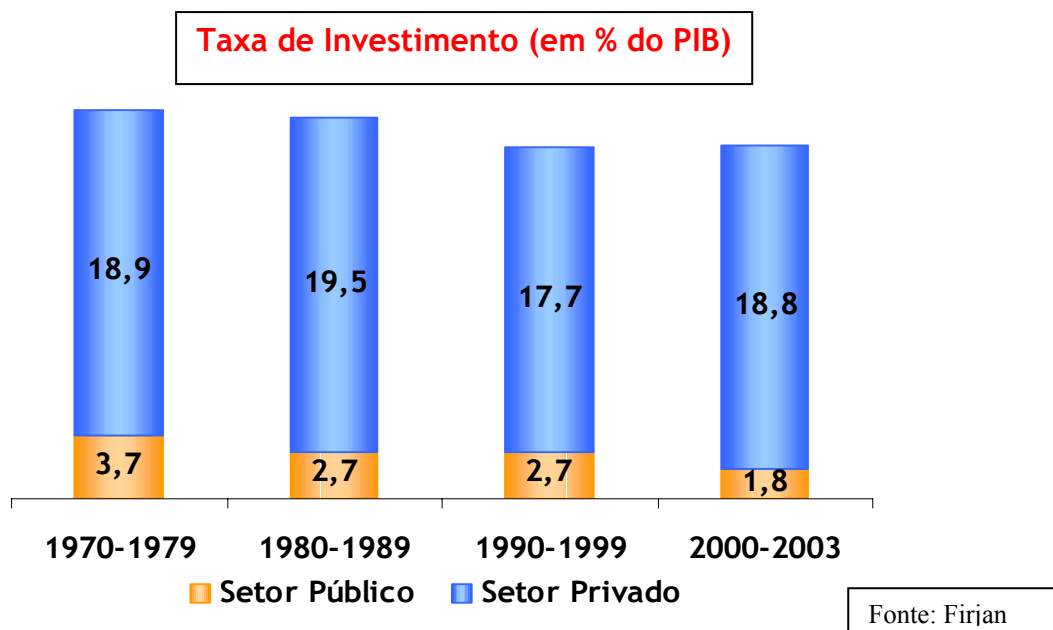
Crescimento anual da infra-estrutura em setores selecionados (%)



Fonte: Firjan

Este gráfico mostra o desenvolvimento dos investimentos em cada setor estratégico de infra-estrutura no Brasil. É interessante notar as particularidades deste gráfico. Analisando ele a fundo, vemos que os investimentos em rodovias e eletricidade só cai, desde 1951. O setor elétrico, que chegou a crescer 9,8% no período 1951-1963, agora cresce 3,8%, enquanto o setor rodoviário, que chegou a crescer espantosos 24% no período 1951-1963, agora cresce 1,5%! O interessante é que, em 2001, o Brasil passou por um “apagão”, onde se fez necessário um racionamento de energia elétrica, por medo de todo o sistema se sobrecarregar, devido a maior demanda do que a oferta. Além disso, qualquer pessoa pode ver o atual estado das estradas não privatizadas pelo Brasil inteiro. Total descaso público, falta de sinalização, pavimentação péssima, falta de fiscalização, níveis de acidente altíssimos, e por aí vai. Outro setor, o de telefonia, vem tendo bons números, desde a privatização de todo o sistema. De uma média de crescimento de 9%, agora temos 23%, segundo o gráfico. Um fato lastimável é o setor de ferrovias, um meio de escoamento de produção eficiente e barato, que se encontra estagnado ao longo de mais de 50 anos.

Soma-se a todos estes números o fato de que um menor investimento público causa, por consequência direta, um menor investimento privado:



Pelo gráfico notamos uma variância grande no total do investimento privado, oriunda de uma queda constante no nível de investimento público. Isso ocorre exatamente pelo fato que, com menos infra-estrutura ofertada, menor é a vontade de se investir em novos meios de produção. Produzir sem eficiência e com altos custos não é interessante para o empresário.

Agora, outro ponto: como será gerido esse projeto dentro do Brasil, para que todos estes números negativos se revertam? De acordo com o projeto final já aprovado no Congresso, as atribuições de regulação, jurisdicionais e do exercício da força policial continuarão sob responsabilidade única do Estado, indelegáveis a parceiros privados. Todas outras modalidades ficaram abertas a contratos em parceria com o setor privado, com duração de 5 a 35 anos. Presídios, escolas, hospitais, estradas, ferrovias, portos, aeroportos, usinas elétricas, redes de telecomunicações, extrações minerais etc., todos poderão ser construídos e administrados em parceria.

De acordo com um estudo feito pela empresa de auditoria KPMG, que incluiu observações feitas no período 1985-2000, o número de projetos e o valor total deles se deu desta forma:

- 1. China / Hong Kong: 168 projects at US\$108 billion
- 2. United Kingdom: 102 projects at US\$72 billion
- 3. Australia: 105 projects at US\$59 billion
- 4. Brazil: 133 projects at US\$52 billion
- 5. India: 81 projects at US\$51 billion
- 19. Canada: 44 projects at US\$18 billion

Vemos que neste período, o Brasil se destacava em quarto lugar no ranking mundial, com 133 projetos no valor de US\$ 52 bilhões. Lógico, as privatizações e concessões executadas no final dos anos 90 estão inclusas. Este número muito provavelmente é bem maior agora, já que as necessidades crescem a cada ano.

Para tornar todos os empreendimentos atraentes para os empresários do setor privado, o projeto em regime de PPP poderá ter um lucro mínimo estipulado pelo governo para o empresário. Se o projeto render menos que o esperado, o governo se compromete a suplementar o lucro do parceiro até que seja alcançado o valor mínimo combinado. O governo serviria também de avalista de empréstimos contraídos por parceiros privados para a realização da obra. Todas estas garantias serão bancadas pelo Fundo Garantidor das PPPs, que até o dia 31 de maio de 2005, tinha como valor estipulado de R\$ 6 bilhões. Além disso, o BNDES já deu total apoio ao programa, se prontificando a ser o financiador de vários projetos, devidamente apresentados. Esta mesma instituição está retomando o mecanismo de “project finance” – muito usado durante o governo Fernando Henrique Cardoso – em que o próprio projeto é utilizado como garantia ao financiamento.

No caso dos parceiros privados, todos estes vão ter que criar uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) para participar de uma PPP. Esse é o nome que se dá a uma nova empresa que velará pelas responsabilidades do novo empreendimento. Esse termo é utilizado, pois várias empresas privadas podem atuar juntas em uma nova empresa única. Daí a necessidade de uma nova instituição.

Continuando, nenhum projeto poderá ter valor menor do que R\$ 20 milhões. Haverá duas modalidades de PPP, diferenciadas pela natureza do investimento:

1. Na “Concessão Patrocinada”, o retorno do investimento feito por um grupo privado será pago com a tarifa do serviço cobrada do usuário (um pedágio, por

exemplo) mais uma complementação, se for o caso, de até 70% do valor final do empreendimento;

2. Na “Concessão Administrada”, não há cobrança de tarifas e o empreendedor recebe apenas a contraprestação do governo, isto é, a receita do empreendedor será um aluguel pago com dinheiro público via governo.

Tais tarifas a serem pagas pela união como complementação de tarifas para o setor privado nas PPPs serão, no máximo, de 1% das receitas líquidas anuais, hoje na casa de R\$ 3 bilhões. Caso haja o não pagamento destas tarifas por parte do governo, o Fundo Garantidor entrará em cena, cobrindo o calote do governo. Este fundo só cobrirá o calote do governo federal. Obras feitas sob regime de PPPs com municípios e governos regionais como responsáveis serão garantidos por fundos garantidores próprios.

Apesar de estarem aprovadas no Congresso, faltando apenas o Senado, a implementação das obras está atrasada. Já existe uma primeira carteira de projetos, que incluem 24 projetos, sendo cinco desses prioritários. Dois estão no Nordeste, dois no Sudeste e um no Sul:

1. Trecho ferroviário Estreito (MA): extensão de 240 km a um custo de R\$ 480 milhões. Esta prevista a participação do BNDES (60%) e do setor privado (40%);
2. Adequação, duplicação e construção de contorno de trechos na BR-116 (Feira de Santana a Minas Gerais) (BA): extensão de 506 km a um custo de R\$ 2,09 bilhões. Projeto de suma importância por melhorar as condições de trechos com alto fluxo de caminhões e ajudar a escoar a produção aos portos de Aratu, Ilhéus, Tabuna e Salvador;
3. Construção da BR-493, Arco Metropolitano (Porto de Sepetiba – BR-040) (RJ): extensão de 80 km a um custo de R\$ 250 milhões, com conclusão prevista apenas para após 2007;
4. Construção do Anel Ferroviário de SP – Ferroanel Tramo Norte (SP e RJ): extensão de 66Km a um custo de R\$ 200 milhões, com participação de 60% da obra do setor privado;
5. Construção da Variante Ferroviária Ipiranga-Guarapuava (PR): extensão de 110 km a um custo de R\$ 220 milhões, com 60% de participação privada e conclusão para após 2007.

Além destas obras, varias outras esperam o começo da licitações para serem efetuadas. Estas estão atrasadas, pois o Comitê Gestor das PPPs tem levado muito tempo para divulgar as regras de funcionamento do Fundo Garantidor, tema de controvérsias entre partidos de oposição e da base aliada.

De fato, como já podemos imaginar, olhando as 5 obras de suma importância, vemos que o setor de transportes é o mais defasado. De acordo com a Abdib, este setor e o de saneamento são os que estão em condições mais precárias. Porém não são esses os setores que requerem mais investimentos. Dos US\$ 20 bilhões anuais necessários, US\$ 2,8 são dos transportes (US\$ 400 milhões para ferrovias, US\$ 1,6 bilhões para rodovias, US\$ 300 milhões para portos e US\$ 500 milhões para transportes urbanos elétricos), US\$ 3 bilhões em saneamento, US\$ 5,5 bilhões em energia elétrica, US\$ 6,7 bilhões em petróleo e gás e US\$ 2 bilhões em telecomunicações. Estes números são uma estimativa da Abdib pra um intervalo de 10 anos, com o intuito de causar um cenário sustentável de crescimento em torno de 4,5% ao ano.

Para demonstrar com veemência esse “gargalo” nos transportes no Brasil, destes 24 projetos, 20 são obras de transportes e as outras 4 de irrigação. E destes 20 projetos, 3 são de recuperação de portos, 9 são de ferrovias e 8 de rodovias. Em termos de valores, temos:

- Portos: R\$ 760 milhões;
- Ferrovias: R\$ 2,4 bilhões;
- Rodovias: R\$ 9,304 bilhões;
- Irrigação: R\$ 2,688 bilhões.

Portanto, em uma primeira instancia, só de transportes serão gastos R\$ 15,152 bilhões, quase que a media de investimentos anual dos últimos 10 anos no Brasil. Isso só o primeiro pacote de obras. De acordo com uma entrevista feita pelo jornal O Estado do Paraná ao Sr. Paulo Fernando Fleury, diretor do Centro de Estudos de Logística da Coppead, a troca precoce de peças e pneus, o uso excessivo de combustível, a diminuição da velocidade e outras mazelas impostas pelas péssimas condições das estradas aumentam o custo do frete no Brasil em 40%. O valor para se restaurar o pavimento das estradas brasileiras seria de R\$ 7 bilhões durante cinco anos. Mesmo assim, sem considerar 89% dos 1,5 milhões de quilômetros que ainda não foram pavimentados, segundo a Confederação Nacional do Transporte. Como diz

o próprio Fleury, “em alguns casos, a degradação é tamanha que seria necessário reconstruir tudo. O governo não tem dinheiro para isso. As PPPs são uma opção para as rodovias que não tem fluxo suficiente para atrair a iniciativa privada”. Continuando na mesma entrevista, de acordo com os estudos da Coppead, o Brasil possui 28 mil quilômetros de ferrovias, enquanto os EUA, uma nação de dimensões semelhantes ao Brasil, possui 300 mil quilômetros, sendo 200 mil utilizados na prática.

No quesito portos, o mesmo Fleury se fez obrigado a voltar ao assunto estrada e ferrovias, já que o principal problema é o acesso. Para dar uma dimensão do problema, ele cita uma obra que ele mesmo visitou em Los Angeles (EUA): “as duas ferrovias que davam acesso ao porto passavam por 24 cruzamentos de ruas. Eles gastaram US\$ 2,3 bilhões para construir uma linha subterrânea de 36 quilômetros, ou seja, 60 vezes mais do que o normal. E mesmo assim a obra valia a pena”, conta.

Além do acesso, seria necessário, agora segundo Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, R\$ 150 milhões imediatos para dragagem dos portos, a fim de melhorar a capacidade dos navios a atracarem. Ainda segundo Wilen, depois que a iniciativa privada tomou posse de vários terminais no país, a média de containeres movimentados por hora aumentou de 11 para 35/40.

2) **Como se daria o desenvolvimento das PPPs no Brasil – as varias faces:**

Agora que botamos os números da carência de infra-estrutura no Brasil, como serão geridas as PPPs brasileiras e os seus primeiros passos, além de enfatizarmos o total caos no sistema de transportes, devemos pensar como poderemos incrementar esse projeto. Há três pontos que podem levar tal ao sucesso, e são de (quase) simples implantação. São eles a **estabilidade política e econômica**, a **busca por capitais estrangeiros** e o **incentivo à adesão dos estados e municípios dentro do programa**.

a) **Estabilidade econômica e política:**

O primeiro ponto, essencial para que haja investidores, é a estabilidade econômica e política. Pense bem. A grande diferença entre o setor público e o setor privado é a busca pelo lucro. O setor público não tem fins lucrativos, pelo menos na esfera de serviços públicos, como saúde, educação, transportes, saneamento etc. Já o setor privado só irá investir seu capital se o retorno deste for compatível com a

relação lucro esperado/risco. A instabilidade econômica e/ou política fazem com que os riscos aumentem e o lucro esperado diminua. Portanto a relação tem o seu valor reduzido, o contrario do que o empresariado quer. Então o governo tem ai dois pontos muito delicados. Para que haja investidores, primeiro o país tem que demonstrar vigor econômico não imediato, mas a médio e longo prazo também. A ação conjunta entre o BC e o governo, mencionada na introdução deste ensaio, se fará importantíssima, já que a medida que a produção começa a aumentar, as taxas de juros que influem nos lucros da iniciativa privada tem que começar a ceder, para dar espaço para a demanda se expandir. Esse ponto das taxas de juros é um dos pontos mais importantes deste ensaio. Para explicar melhor o ponto aqui estudado, vamos para um exemplo, já abordado neste ensaio.

Imagine um empresário alemão da área de celulares, que tem muito dinheiro pra investir e decidiu investir todo este dinheiro no Brasil. Ao entrar no nosso país com a sua mala cheia de dólares, ele será abordado por dois sujeitos. Um será um representante do governo e outro será um representante do Banco Central (vamos supor aqui que todas as empresas brasileiras, nacionais ou multinacionais, estão bem financeiramente, de modo que ninguém precise de empréstimos no momento). O representante do governo irá pedir ao empresário alemão para construir uma fabrica de celulares aqui, para que novos empregos sejam criados, maior seja a oferta de aparelhos celulares (maior competição) e mais impostos sejam arrecadados. Já o representante do Banco Central ira oferecer uma taxa de juros alta, para que o índice da inflação e do valor do dólar se mantenham estáveis (isto é apenas uma representação, nunca haveria um representante do Banco Central que impediria um empresário internacional de investir o seu dinheiro num empreendimento). Portanto agora o empresário tem duas escolhas: devera ele investir em uma fabrica, para conseguir lucros com a venda de seus celulares ou então investir na taxa de juros, que estão bem atrativas, para fazer o seu dinheiro render?

A pergunta aqui agora e: quais são os argumentos que levarão o empresário a escolher uma das opções? Justamente aquela relação “lucro esperado/risco”.

Os riscos de se instalar uma fabrica e de não vender o esperado, dado crises econômicas que retraem a demanda por celulares. Já no caso dos juros, o risco do investidor será igual ao risco da dívida do governo. Se o risco de o governo não poder pagar as suas dívidas não forem equalizadas com uma taxa de juros suficientemente

grande, investir nestes papéis que pagam as taxas de juros do Banco Central não será bom negócio.

Em resumo, uma instabilidade econômica pode fazer a diferença entre as duas alternativas, sendo que a alternativa realmente interessante para o crescimento do país é a de se fazer novos produtos e novos empregos, portanto de se fazer a fábrica de celulares. Indo além, uma instabilidade econômica poderia fazer com que este mesmo empresário alemão pegasse um avião de volta para a Alemanha sem deixar nem um centavo no Brasil, o que seria pior ainda.

O segundo ponto a se tratar aqui é o ponto da estabilidade política. Para que um investidor privado, que busca o lucro, tenha interesse em aplicar seu capital em obras públicas, ele tem que ter garantias claras por parte do governo, o seu parceiro. Muito provavelmente, todas as obras feitas sobre este regime de PPP no Brasil terão uma organização reguladora, 100% estatal, que irá julgar as ações do setor privado frente a estes projetos. Serão julgados a excelência dos serviços, preços cobrados, adequação da manutenção etc. Uma legislação será criada pelo governo, a qual deve atender aos interesses de todos, tanto do empresário, quanto a do governo e a do cidadão. Logo, faz-se importante uma estabilidade política, na qual o novo investidor se sentira à vontade perante a lei e aos riscos que o não cumprimento desta possa lhe causar. Um governo em crise, corrupto, altamente burocrático, e pior, um governo que não honra com seus compromissos não será bem visto pela iniciativa privada.

Para que não haja desconfiança, a lei regendo as garantias que serão dadas pelo Fundo Garantidor, a divisão dos riscos de operação, a divisão dos lucros e prejuízos etc. deverão estar bem claros e entendidos por ambas as partes. Além disso, as licitações de escolha de parceiros devem ser públicas e abertas, onde tudo se transcorra de uma maneira limpa, sem riscos de corrupção. Um não cumprimento por parte do governo dos termos já retratados no começo deste capítulo levariam a uma total falência deste mecanismo, dada a total descrença no governo e em suas atribuições, o que seria uma total catástrofe ao futuro do país.

b) Busca por capitais estrangeiros:

Como vimos até agora, o programa praticamente depende de um fator: capital privado. Este pode estar em abundância dentro do país ou não. Dependendo do atraso infraestrutural, mesmo que haja capital privado nacional disponível, esse pode não ser suficiente, dado o altíssimo custo das obras de infra-estrutura. O que fazer, então?

Esse ponto não foi discutido até aqui, mas uma grande vantagem deste sistema de parceria é que não apenas o capital privado nacional pode ser empregado, mas o externo também. E esse ponto é de grande importância para o sucesso deste projeto, principalmente em um país em desenvolvimento, como o Brasil.

Como todo país de terceiro mundo mais avançado, o Brasil hospeda milhares de empresas multinacionais, algumas grandes, outras pequenas, outras gigantescas, como é o caso de algumas montadoras de automóveis e empresas de bebidas. Elas estão sempre à procura de localidades mundo a fora com capacidade de produzir de uma forma mais eficiente, isto é, maior produção por um menor custo. Elas são importantes por criar milhares de empregos, aumentar a capacidade produtiva dentro do país, aumentar o investimento externo, ser uma grande fonte de impostos etc. Mas elas, ao mesmo tempo, geram um problema que muitas vezes é invisível. Por estarem atrás de localidades de baixo custo e fácil escoamento de sua produção para o exterior, geralmente elas se instalam em grandes centros urbanos onde a oferta de infra-estrutura é farta e eficaz. Portanto, apenas estas zonas recebem estes investimentos, centralizando ainda mais a população em uma localidade, trazendo desordenamento urbano, inchamento de zonas super populosas, o que muitas vezes contribui para a concentração da renda. Hoje vemos a conurbação existente no eixo Rio-São Paulo, onde a maioria destas empresas se instala. Algumas escolhem outras capitais, mas só depois de receberem vários subsídios para produzir lá. É o caso da Ford, na Bahia, da Chevrolet, no Rio Grande do Sul, da Interbev, em Mato Grosso etc. Como contornar isso? Novas estradas, novos portos, novas escolas, saneamento instalado, transporte público e vários outros detalhes para chamar o investidor privado estrangeiro para outras regiões a não ser as já congestionadas. E não há melhor maneira de se fazer isso do que utilizar as parcerias público-privadas para auxiliar o novo investimento a ocupar novas localidades. Uma vez que regiões hoje não industrializadas não eram alvo de investimentos, com a possibilidade do setor privado em investir em sua própria fonte de escoamento, e ainda ganhar com isso, pode levar a pequenos centros urbanos a receberem novos investimentos que podem transformar o local em um oásis de uma hora para outra. Por exemplo, a cidade de Cachoeiro de Itapemirim, no Espírito Santo. Um grande pólo de extração de mármore no Brasil, essa cidade apenas se aproveita do setor extrativista. Esse mármore em grande parte é levado para o Rio de Janeiro, onde é transformado em móveis. Mas porque não estes móveis não são produzidos lá, já que os salários e os impostos são bem menores nesta

pequena cidade? O motivo primário seria o custo de transporte, avassalado pelas péssimas estradas entre os dois pontos, além da estrada até o porto de Vitória, para efeito de exportação. Além disso, a pequena cidade não teria saneamento suficiente, nem transporte público eficiente para todos os trabalhadores. Mas e se o próprio possível investidor de uma fábrica de móveis e pisos não se encarregasse destes projetos? Uma estrada reformada e sinalizada, um sistema de transporte, uma usina de processamento de lixo e uma estação de água nova. Tudo isso e ainda sendo pago para operá-las! O que aconteceria? Mais empregos para a pequena cidade, mais renda, mais comércio, menos inchaço na cidade do Rio, maior produção, melhores preços! Todos sairiam bem nessa. Para o investidor estrangeiro se dispor a isso, basta que novas instalações de infra-estrutura sejam construídas na localidade. Com o advento das PPPs, eles próprios seriam responsáveis por isso.

Muitas destas empresas internacionais aqui instaladas, ou alguma empresa ou até uma nação que importe produtos produzidos no Brasil, já se proporem a entrar no programa de PPPs justamente para otimizar a produção, para uma maior eficiência e com isso gerar melhores resultados, maior produção e menores preços. Vejamos um exemplo.

Um dos grandes projetos a serem executados, a ferrovia Norte-Sul que liga a importantíssima Estrada de Ferro Carajás até Anápolis, em Goiás, está atraindo chineses e japoneses para o negócio. Isto porque o trajeto desta ferrovia, que passa pelo Maranhão, Tocantins e Goiás é uma área importantíssima na produção de soja. Neste percurso, estão as regiões mais prosperas do país, no que diz respeito ao plantio da iguaria. A região do Maranhão, Piauí e Tocantins produz 1,3 milhão de toneladas de soja ao ano, com crescimento anual de 40%. Já a região de Goiás e Minas Gerais produz 8,3 milhões de toneladas ao ano, com crescimento de 7% ao ano (Goiás cresce 10% ao ano). Como todos sabemos, a soja é um alimento básico na culinária destes dois países.

Os dois investidores se mostraram interessados tanto na construção do trecho, pelo sistema de PPPs, como na exploração dos serviços, que será feito pelo meio de concessões. A principal inspiração destes países é a melhoria do preço do produto. Na Europa, onde as PPPs já funcionam a tempo, como já vimos, a diferença entre o preço do frete ferroviário e o do rodoviário em longas distâncias pode chegar a 60%. No Brasil, não chega a 10%.

O governo escolheu esta obra como uma das primeiras a serem financiadas pelas PPPs após concluir, como vemos aqui, que ela é fundamental para o escoamento da safra agrícola e para o desenvolvimento econômico. A Norte-Sul vai facilitar a saída das exportações pelo porto de Itaqui, no Maranhão, que é servido pela Estrada de Ferro Carajás. O melhor escoamento irá melhorar as condições comerciais da soja. Contudo, não é só a soja que está atraindo estes novos investidores. Os chineses também estão de olho no biodiesel, cujo pólo produtor é o cerrado, cortado pela ferrovia. Além disso, eles esperam ampliar as parcerias com o Brasil, vendendo trilhos, vagões e locomotivas.

Ha também os americanos, que importam soja para ração animal. Já os japoneses estão muito interessados também no álcool (largamente produzidos no Nordeste e no Centro Oeste), pois estão mudando a sua matriz energética – hoje a base de gasolina e diesel – para atender ao Protocolo de Kioto, que exige a redução de emissões poluentes. A Alemanha não fica atrás. Detendo grande know-how em construção de ferrovias, eles ficaram interessados no projeto também.

Para este projeto da nova ferrovia, que devera ter sua licitação em marco de 2006, haverá três etapas de construção, a um custo total de R\$ 1,8 bilhão. O investidor que vencer a licitação da Norte-Sul vai receber do governo, após a conclusão da obra, o pagamento pelos serviços, que equivalem a manutenção da ferrovia. Para a exploração do transporte, será feita outra licitação e selecionado vários operadores. Cada um utilizara seus trens para o escoamento da safra, favorecendo a competição e a redução de tarifas.

Dados estes números, sabemos que estes investidores são importantes, já que o principal produto da região, a soja, é exportada em grande quantidade e tal cliente tem muito interesse em fazê-la ficar mais acessível. Portanto, a importância de novos mercados de capitais é vital para o sucesso dos novos empreendimentos em infraestrutura em forma de parcerias entre o setor público e o setor privado. Tanto os consumidores quanto os produtores ganham com isso, tendo melhores preços e maior quantidade de produto a ser ofertado. O Brasil possui vários “commodities” que outros países anseiam em ter, o que leva a um maior interesse num melhor método produtivo e de um melhor escoamento. Café, automóveis, a própria soja, milho, carnes, açúcar, álcool, todos eles de interesse mundial podem ter um mercado ainda maior se forem produzidos de forma mais barata. Daí a importância de trazer os

interessados a ajudar-nos a ajudá-los a ter um melhor método de produtivo, onde a cooperação entre ambos ira trazer grandes ganhos para ambas as partes.

c) Incentivo à adesão dos estados e municípios no programa:

Ate agora vimos somente o papel do governo federal no avanço do sistema de parcerias. O grande problema é que nem todas as instituições públicas são federais. Se andarmos nas cidades, vemos hospitais federais, estaduais e municipais. Além disso temos rodovias, escolas, aeroportos, transporte e outras instituições divididas da mesma forma. Portanto, muitas dessas obras em sistema de PPP podem ser feitas não só na esfera federal, mas estadual e municipal também.

O objetivo principal deste ensaio ate agora foi mostrar a importância do investimento no controle do crescimento sustentável da economia de uma nação. Mas este crescimento tem que começar do núcleo e se transportar pro amplo. O que isso quer dizer? Para se construir uma casa, ninguém faz o telhado primeiro para só depois construir as paredes. Ia ficar um tanto pesado de botar o telhado depois... Portanto, um bom engenheiro faz primeiro a fundação, depois sobe as paredes e por fim constrói o telhado. O mesmo deve acontecer com as PPPs. Pensando bem ao fundo do intuito, do objetivo deste programa, ele não só se resume em sair fazendo obras para todos os lados. É um programa que deve funcionar em todas as esferas, para que o desenvolvimento infraestrutural não seja desequilibrado. Pensemos como se o governo municipal fosse a fundação, o governo estadual as paredes e o governo federal, o telhado. De nada adianta construir milhares de quilômetros de ferrovias se as estações não forem feitas, ou então construir dezenas de aeroportos que suportam milhões de pousos e decolagens, se o sistema de trafego aéreo é ineficiente. Ha de se ter entrosamento de todas as esferas da União para que esse programa de parcerias realmente traga resultados concretos. Apenas o governo federal agindo criara muito apoio para estados e municípios que não funcionam direito ainda.

Ha exemplos concretos que esse ímpeto de utilizar as PPPs esta se espalhando para os governos abaixo do federal no Brasil. Um que esta em voga agora é o caso do Rio de Janeiro. Sede dos jogos Pan Americanos de 2007, varias obras de infraestrutura são necessárias para abrigar todo o contingente de pessoas que irão visitar a cidade, principalmente no setor de transporte. As recentes obras no metrô da cidade tem exatamente o intuito de melhorar o fluxo de pessoas e descongestionar o transito. Devemos lembrar que o metrô é operado em concessão com uma empresa privada,

porém a expansão da malha é por conta do governo. Além disso, o próprio prefeito César Maia já se disse interessado na utilização destas parcerias para a duplicação do elevado do Joá, como publicado no jornal O Globo, em 23 de junho de 2005. A obra, que antes sairia por R\$ 50 milhões, teve seu orçamento aumentado para R\$ 130 milhões, muito além do que o município pode pagar. Uma saída seria uma parceria com o setor privado.

Outro exemplo interessante estaria na cidade de São Paulo. Os usuários da ponte aérea entre o Rio de Janeiro e São Paulo sabem da dor de cabeça que eles sentem quando estão no aeroporto de Congonhas. Além de o atual terminal estar completamente saturado, ha um constante congestionamento de aviões, o que causa filas nas pistas de taxiamento de aeronaves. O aeroporto, que tem capacidade para 6 milhões de pessoas por ano, opera hoje com 12 milhões, exatamente o dobro da sua capacidade. Esses números se devem a ótima localização do aeroporto, que fica encravado no meio da cidade, sendo assim mais acessível do que o outro aeroporto, o de Guarulhos. Para que este congestionamento seja atenuado, uma parte destes passageiros tem que ser redirecionada para o outro aeroporto. Para que isso seja feito, alguma obra deveria ser feita para melhorar o acesso a esse aeroporto, justamente sua desvantagem frente ao aeroporto de Congonhas. Portanto, um trem expresso foi a solução encontrada para o problema. Chamado de “Expresso Aeroporto”, este projeto constitui em um trem rápido, que ligara o centro de São Paulo ao aeroporto, numa extensão de 31 quilômetros. Além disso, outra linha ligara o centro de Guarulhos ao aeroporto. O custo do projeto é de US\$ 570 milhões, e a participação do setor privado pode ir da construção até a operação do sistema.

Como se pode notar, ha obras necessárias dentro das grandes cidades que não são da responsabilidade federal. Imagine quantos milhões de dólares a cidade do Rio de Janeiro ira ganhar com os jogos Pan Americanos. E quanto mais confortáveis se sentiram os usuários dos aeroportos de São Paulo. E isso só será possível porque estas cidades investiram nestes projetos. Portanto ai esta a importância de investimentos em infra-estrutura também por parte dos municípios.

A colaboração do governo estadual pode se dar na forma de integração entre as suas cidades, na forma de melhor telecomunicação entre elas, melhores estradas intermunicipais, melhor saneamento etc.

d) Conclusões:

Vimos ate aqui que o Brasil ainda engatinha no processo de implantação de parcerias publico privadas. Um projeto que ainda caminha na eterna burocracia brasileira, mas que já toma forma. Ha ainda muito que aprender com as outras experiências mundo afora, como o caso da Inglaterra, Canadá ou Austrália. Mas o que se vê é uma certa organização do programa, com estipulação de prioridades, distribuição equalizada de obras por todos os estados, preocupação com a garantia do investidor, demonstrada pelo Fundo Garantidor.

O fato é que só vamos saber se o projeto lograra vendo o desenvolvimento do mesmo, sendo que previsões são muito difíceis de serem feitas agora. Em tese, o projeto é muito bem organizado e elaborado. Porém a prática pode se perder da teoria, dado vários fatores que serão tratados mais adiante, na conclusão do ensaio. O fato que se deve deixar aqui, na conclusão do capítulo, e que se faz urgente e necessário a implantação deste programa para que as ambições do governo se concretizem. O desenvolvimento sustentável, a queda e estabilidade da inflação, o aumento da renda, o aumento do bem estar, dentre outros fatores só se darão se o Brasil incentivar a criação de novos negócios. Um país com tantas riquezas, nenhum fenômeno natural destrutivo, como furacões, vulcões, terremotos etc. não pode e não deve ficar no lugar que ele se encontra. Se países muito mais ricos que o nosso tiveram que recorrer a esse tipo de programa, não ha porque o Brasil não fazer também. Se o projeto já deu certo, se for feito com seriedade ha espaço para sucesso aqui também.

CONCLUSOES FINAIS

O objetivo central deste ensaio foi mostrar a importância no investimento em infraestrutura para alcançar o desenvolvimento sustentável. Este tema é bem apropriado para o caso brasileiro, aqui apresentado, por causa da recente “crise” em torno do atual método de equilíbrio inflacionário. No Brasil, como visto, o principal mecanismo de contenção da inflação é o de contração da demanda, que está querendo se expandir a mais de 10 anos. Para isso são gastos muitos bilhões de reais com taxas de juros altíssimas, as maiores do mundo, de longe. Então vimos que, para nos livrarmos deste mal, temos que arranjar um jeito de não segurar a demanda, mas sim expandir a oferta, para que não haja desequilíbrio de preços.

Tal problema de falta de investimentos não é exclusivo de países pobres, ou em desenvolvimento, mas existe em vários países desenvolvidos. A necessidade de expansão do parque de infra-estrutura para suportar o desenvolvimento econômico em muitos casos não é acompanhado pelo aumento de divisas públicas para oferta de tais obras. Em muitos países, aumentar a carga tributária seria uma controvérsia, já que os altos custos com impostos maiores poderiam agir como um aumento na taxa de juros, restringindo não só o consumo, mas a oferta também. Além disso, aumentar os gastos por meio de endividamento externo, como foi feito durante os anos 60-70 no Brasil, seria um tanto irresponsável, dado o já enorme tamanho do endividamento do governo, que já sofre para pagar a atual dívida, por volta de 53% do PIB (isto inclui a dívida interna e externa). Todos sabemos que o modelo heterodoxo de gerir uma política econômica gerou uma pressão inflacionária sem precedentes, o que é exatamente o que nos não queremos ter nos dias atuais. Portanto, de alguma forma ou outra, países com contas públicas apertadas tiveram que buscar um novo molde para superar esta crise antes que ela tomasse proporções maiores.

Foi o que aconteceu na pioneira Inglaterra. A forma de parceria supriu, por enquanto, grande parte das necessidades do setor produtivo, incentivando a oferta. Os resultados econômicos apareceram, como vimos no capítulo 1. Uma recessão que convivía com uma alta inflação passou a uma retomada da produção e uma grande queda na aceleração dos preços. Devemos entender que não foi apenas as PPPs o responsável por isso tudo, porém podemos concluir com grande convicção que tais parcerias tiveram altíssimo grau de importância neste processo. Resumindo, podemos

dizer com certeza que este programa tem resultados concretos já exemplificados pelo mundo todo. Exemplos estes que não ficam só na Inglaterra, mas também no Canadá e na Austrália, como este ensaio demonstrou.

Outro ponto de conclusão aqui, como mencionado no capítulo dois, diz respeito à forma de condução do programa. Em todos os países pesquisados e demonstrados aqui (com a exceção do Brasil), é bem fácil de se conseguir informações com um nível de detalhamento elevado. Qualquer fato, projeto, resultado, lucro, prejuízo, custo, etc. pode ser conseguido junto ao órgão regulador local, de qualquer lugar no mundo, via Internet. Portanto, ha aqui um ponto de extrema importância, que é a transparência do sistema. Mas porque isso é importante?

Como discutido no capítulo dois, um grande ponto no sucesso do projeto é a estabilidade política. O que isso tem a ver com o fato de se ter transparência? O grande ponto aqui é que o publico saiba que todas estas licitações públicas estão sendo feitas de modo limpo, sem que haja troca de interesses ou favores, que o escolhido seja monitorado e punido quando necessário; se o dinheiro do Fundo Garantidor será apenas para garantir os acordos do governo com o setor privado, e não ser um antro de corrupção e desvios de verbas; se ha ou não tendência do Governo em favorecer certos grupos de empresários, e por ai se segue. O tema corrupção tem sido encontrado com mais frequência nestas ultimas paginas porque ela diz um pouco da historia política do Brasil. Recentes escândalos envolvendo o Governo Federal tem deixado alarmados empresários do mundo todo, que ficam em duvida se haverá ambiente rentável para o seu investimento. Um impeachment e varias CPIs depois, agora é a vez do no governo do PT engrossar esta lista dos “duvidosos”. O recente escândalo envolvendo partidários do PT e da base aliada só traz prejuízos ao sistema de parcerias publico privadas. Como um governo acusado de “favores” e de oferecer subornos pode ter credibilidade de contratar serviços de terceiros para o bem estar da população? Como o mesmo governo pode ter a confiança do setor produtivo de que todos os contratos vão ser cumpridos? Ha ai uma certa estrada de duas direções, onde mesmo tentado a fazer parte do programa, o setor privado deixa de investir com medo que um colapso no governo possa fazer com que os sucessores cancelem todos os contratos vigentes. Portanto ai esta um primeiro ponto negativo no programa. Estamos concluindo que fatores exógenos podem influenciar no interesse pelo projeto. Corrupção governamental pode ser um deles.

Além desses, vários outros podem existir, mas sempre mantendo a mesma linha causal – as ações do Governo Central.

Outro ponto contra o programa seria a instabilidade econômica. Tanto este ponto quanto o ponto de crise política já foram vistos no capítulo dois, porém com o proposto de fatores de sucesso. Agora, as mesmas forças que antes podem causar sucesso, podem também ser o motivo da total falência do programa. Dissemos que a estabilidade econômica é um fator muito importante para o avanço das PPPs; contudo, a instabilidade da economia pode fazer o filme mudar de curso. Se uma instabilidade econômica se instaurasse antes do projeto começar, isso ocasionaria a uma falta de interesse por parte do setor privado, atrasando a inauguração das obras, deixando o país carente de investimentos, como hoje o Brasil está. Uma instabilidade durante o projeto causaria falta de capitais para custeio tanto da manutenção do sistema como o de Fundo Garantidor, o que levaria a uma crise judicial entre as duas partes, falindo definitivamente o sistema. Quem perderia com isso não seria nem o governo nem os empresários, e sim o povo.

Estamos deixando de lado outro ponto que deve ser considerado: o controle de mercado. Vejamos: uma instituição pública, dependendo da sua natureza, não possui concorrência. Agora você imagine uma instituição privada, que busca o maior lucro possível, no controle de uma destas instituições. Tomemos como exemplo uma estrada. Sem um acompanhamento de mercado, um proprietário privado poderia abusar da sua condição de monopólio e taxar abusivamente os usuários, excluindo assim um grande público que não poderá pagar pelos serviços, fazendo assim com que a estrada não seja mais pública, do público. Dentro deste mesmo problema, poderíamos ver até prática de “dumping” por estas empresas controladoras, discriminando preços em horários de maior pico para aqueles com menor fluxo. Ou então colocando postos de pedágio em demasia ao longo da via. Logo se faz muito necessário uma agência reguladora que controle as políticas de preços do setor privado dentro de instituições públicas, para que não haja abuso de poder de mercado. Além disso, o setor privado também pode não cumprir com o que lhe foi incumbido. No meio de uma obra, a empresa responsável pode simplesmente parar a construção por vários motivos, como, por exemplo, uma greve dos seus trabalhadores, ou uma falência. Isso causaria enormes prejuízos também, porque o país estava dependendo daquilo que esta empresa se comprometeu a fazer e que agora ela não fará mais. Em nenhum momento, dentro da pesquisa para elaboração deste ensaio, foi visto algum

mecanismo de defesa para o governo se defender destes imprevistos. É possível que a legislação dentro deste conceito esteja um pouco relaxada, cabendo a maioria dos deveres ao governo, enquanto quase que a totalidade dos direitos esta na mão do setor privado. De alguma forma ou de outra, este governo deve estar ciente de que se algo acontecer de errado, se algum imprevisto acontecer que ocasione o atraso ou até a suspensão da obra, o país inteiro pagara por isso.

O Brasil se encontra em uma posição privilegiada em termos de parcerias publico privadas. O país goza de um extenso conjunto de exemplos e experiências internacionais no programa. Tirar lições de projetos que deram certo, ou outros que fracassaram, é de vital importância, pois reduz as chances de se repetir os erros do passado e aumenta as chance de fazer certo. Uma pesquisa em torno das mais diversas experiências, como fizemos em parte aqui, seria ótimo para os resultados brasileiros. O que falta neste programa para ele começar a produzir é planejamento. Um projeto que muda a cada segundo por causa das diferenças que nossos políticos não sabem lidar entre eles acaba por atrasar cada vez mais o já atrasado plano. Além disso, o descaso político nesse ponto é um passo atrás. Para nos economistas é fácil entender a importância do investimento no aumento da massa produtiva do país. Contudo, há muitos deputados e senadores que não entendem ou não se dão conta da imensa vitalidade deste fator para o crescimento do país. A única coisa que realmente conta para estes é o investimento das empresas – construção de fabricas e escritórios – para gerar empregos fixos. Agora, o que eles ainda não levaram em conta é que ninguém decide construir se não lhe forem oferecidos ligações logísticas entre os mercados e a sua fábrica, ou água potável necessária para a produção, ou energia suficiente para mover as maquinas, etc.

Concluindo este ensaio, devemos fazer uma recapitulação, para que todos os argumentos apresentados ao longo destas paginas se façam úteis.

De fato, o Brasil padece de infra-estrutura produtiva. Não é necessário pesquisa em torno disso. Todos nos sabemos as estradas que nos dirigimos, a falta de energia que quase parou um país, dos rios de esgoto ao céu aberto que nos vemos nas nossas praias. Também sabemos que a necessidade anual de investimentos necessárias para os próximos 10 anos, de acordo com a Abdib, é muito maior do que o que o governo realmente poderá arcar – R\$ 20 bilhões. Portanto, algo se deve fazer para que este número possa ser alcançado. Mas porque queremos, ou melhor, devemos alcançar este numero?

O Brasil de hoje vem buscando o desenvolvimento sustentado, isto é, crescer sem oscilações danosas. Para isso, a dívida, a inflação, o passo de investimento, o câmbio, as contas públicas, todos estes fatores devem ser monitorados. Um desses fatores tem tido atenção especial do governo – a inflação. Toda a política monetária da atualidade foca principalmente os índices de inflação, sempre perseguindo uma meta predefinida (o sistema de metas). Atualmente o país tem produzido em grande quantidade para o exterior, elevando a demanda agregada dos seus produtos, o que causa uma maior produção das indústrias, aumentando o grau de utilização da capacidade instalada. Quando esta vai chegando ao pico, os preços começam a subir para que haja equilíbrio (explicado na introdução). O aumento da taxa de juros faz com que apenas a demanda interna se retraia, por causa do financiamento mais caro e pelo atrativo de rendimentos dos investimentos em títulos públicos. Porém, como esta alta taxa traz também investimentos de estrangeiros, uma maior quantidade de dólares dentro do país faz com que o câmbio se aprecie, levando os preços dos produtos brasileiros a se elevarem no mercado internacional, causando queda nas vendas. Por isso, este mecanismo, que gera resultados em curto prazo, é amplamente utilizado pelo Brasil. O porém nesta história é que as pessoas estão sendo “proibidas” de consumir, reduzindo assim o seu bem estar. Uma forma de contornar isso é a utilização de um mecanismo que supra a falta de infra-estrutura que encarece a produção e estimule ao produtor a expandir os seus negócios.

Este mecanismo foi aqui exemplificado pelas experiências da Inglaterra, Canadá e Austrália – as parcerias pública-privadas, ou PPPs. Neste exemplo vimos como este programa vem ajudando a estes três países a se atualizarem do déficit de investimentos que eles vinham acumulando. De uma hora pra outra, novas instituições apareceram e funcionando plenamente. Nos três países vemos diferentes respostas. O país mais antigo no programa, a Inglaterra, tem resultados expressivos no que diz respeito a números macroeconômicos. A produção, em declínio no início dos anos 90, se recuperou e se tornou positivo e com números bem relevantes. A inflação, que era alta, em torno de 8% nesta mesma época, cedeu até os números atuais, em torno de 1,5% ao ano. Quanto mais recente é a implantação do programa, mais voláteis são os resultados. O Canadá já tem alguns resultados, porém ainda há muito trabalho a ser feito. A Austrália, que é a mais recente dos três, é a que possui números menos expressivos, porém não negativos. Vimos que eles ainda usam bastante o mecanismo da taxa de juros para realinhar a economia. Isto fica evidente no sobe e desce das

taxas demonstrados na tabela da página 31. Notamos que o nosso argumento teórico da introdução, de que o investimento em infra-estrutura gera resultados somente em longo prazo pode ser atenuado. Devemos lembrar que a mudança positiva destas economias não se deve apenas as PPPs, mas podemos crer que junto com outras políticas, resultados podem acontecer no médio prazo, levando de 2 a 5 anos apenas para resultados concretos. Uma política para se reverter de forma rápida o aumento de preços com o desenvolvimento da infra-estrutura de um país seria o investimento imediato em obras onde produtos de grande impacto no índice inflacionário (alimentos, energia, transporte) são produzidos e escoados. Ao ficarem prontas, essas obras melhorariam a eficiência desta indústria, causando relaxamento nos preços.

Por fim, como sabemos que este problema é crucial no Brasil, devemos utilizar estes exemplos mostrados por estas três nações que tem obtido êxito na implantação das PPPs para que nos possamos copiar o que vemos de bom e corrigir o que vemos de ruim.

Planejamento. Essa é a palavra que cabe ao governo federal do Brasil desenvolver para que o sistema de parcerias público-privadas não seja apenas mais um programa assistencial de crédito à esfera privada, mas sim um programa complexo e moderno de desenvolvimento voltado para o bem estar da população. Um programa que de assistência a setores que necessitam de investimento urgente, para áreas abandonadas dentro do território nacional, enfim, para que o país possa crescer, e crescer sustentavelmente.

BIBLIOGRAFIA

R. Dornbusch, S. Fisher and R. Startz. Macroeconomia, 5a edical, McGraw-Hill

O. Blanchard. Macroeconomia, 2a edição, Editora Campus

Papers disponibilizados na internet e em revistas:

- Green Paper on Public Private Partnership da União Europia;
- J. Finlayson, K. Peacock. *The What and Why of Public-Private Partnership*, Business Council of British Columbia
- S. Beatty. *Public-Private Partnerships Around the World*, Canadian Forum on Public Procurement
- *For the Good of the People: Using Public-Private Partnerships To Meet America's Essential Needs*, National Council for Public-Private Partnerships, USA
- *Introduction to Public Private Partnerships*, Department of the Environment and Local Government, Ireland
- *Critical Choices: The Debate Over Public-Private Partnerships and What it Means for America's Future*, National Council for Public-Private Partnerships, USA
- *Open For Business? Canada's Foreign Direct Investment Challenge*, The Conference Board of Canada, Junho 2004
- EconTech. *Modelling the Economic Effects of Overcoming Under-Investment in Australian Infrastructure*, AusCID
- *PPP - Parceria Público-Privada*
- *Anlise das Questes e Abordagens Discutidas na FIESP em Reunio de 06 de Outubro*, Abdib
- *Experincia Internacional das Parcerias Público-Privadas – O Exemplo Ingls*, CNI
- Rubens Teixeira Alves. *PPP e Privatizações; Quais são as diferenças?*, KPMG

- Demian Fiocca. *As Parcerias Público-Privadas na Sustentação de Um Novo Ciclo de Desenvolvimento*, Firjan
- Azevedo Sodré. *Debate Nacional Sobre Parcerias Publico Privadas (PPPs)*, Amcham
- Cláudio Maurício Freddo. *Um Breve Olhar Sobre a PPP em Seu Berço*, Gazeta Mercantil, 17/02/2005
- Carlos Alberto Sardenberg. *Onde Esta o Plano Real dos Juros?*, Revista CardNews, maio/2005
- Carlos Alberto Sardenberg. *Debates Fora de Lugar*, Revista CardNews, dezembro/2004
- Carlos Alberto Sardenberg. *Você Notou? 2004 é Muito Bom*, Revista CardNews, novembro/2004

Web sites dos conselhos reguladores das PPP no mundo:

PPP Council – Canada; <http://www.pppcouncil.ca/>

HM-Treasury – UK; <http://www.hm-treasury.gov.uk/>

Outros sites:

Abdib - Brasil, www.abdib.org.br/

AusCID – Australia, www.auscid.org.au/

Firjan – Brasil, www.firjan.org.br/

Statistics Canada – Canada, www.statcan.ca/

Australian Bureau of Statistics – Australia, <http://www.abs.gov.au/>

UK National Statistics Online – UK, www.statistics.gov.uk/

CIA Factbook – USA, <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/>

EchonTech – Australia, www.econtech.com.au/

Reserve Bank of Australia – Australia, <http://www.rba.gov.au/>

Bank of Canada – Canada, www.bankofcanada.ca/

Bank of England – UK, www.bankofengland.co.uk/

Rede Brasil de Noticias – Brasil, <http://www.redebrasil.gov.br/>

Jornais:O Globo,

Edição de 25/04/2005, pág 14;

Edição de 16/05/2005, pág 15;

Edição de 19/05/2005, pág. 23;

Edição de 31/05/2005, caderno especial “O Desafio das PPPs”;

Edição de 23/06/2005, pág 19.

Gazeta Mercantil,

Edição de 19/05/2005, pág A-1 e A-4.