

Secretário da Casa Civil fala sobre projetos do Governo em entrevista ao jornal A Tarde

Notícias Destaque

Postado em: 20/03/2019 14:03

Secretário da Casa Civil fala sobre projetos do Governo em entrevista ao jornal A Tarde O economista Bruno Dauster, secretário da Casa Civil do governador Rui Costa (PT), tem ajudado o estado a enfrentar a crise buscando parcerias com a iniciativa privada para captar os recursos de obras de infraestrutura, já que minguaram os recursos da União devido à crise econômica. Uma das estratégias é lançar fundos para captar recursos. Em julho, numa reunião do ministro dos Transportes, Antonio Carlos Rodrigues, com empresários baianos, houve muita queixa em relação ao corte de verbas da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol). Rodrigues disse que se a arrecadação em setembro aumentasse iria aportar mais recursos para a Fiol. Isso ocorreu?

Não houve nenhuma mudança no quadro. A presidente Dilma, na sua visita a Barreiras, semana passada, disse que a licença ambiental do Porto Sul já foi aprovada. Como está o projeto?

Finalmente na semana passada saiu a autorização de supressão da vegetação. Então, agora, em outubro é que terminou todo o processo de licenciamento ambiental do Porto Sul. Não houve atraso, pois não ocorreu qualquer desleixo do governo. Faltavam as licenças, pois é um projeto que está na proximidade de áreas com algumas fragilidades ambientais como zona de mata atlântica, lagoas, etc. No meu entender houve equívoco de interpretação na esfera federal que considerou que o atraso do Porto Sul permitia visualizar que não se teria necessidade da Fiol num curto prazo. O governo federal entendeu que poderia desacelerar a ferrovia...

Isso pesou nas definições das obras prioritárias que o governo federal elegeu. No momento em que eles viam uma ferrovia que não estava articulada com o porto, consideraram que a prioridade era a Ferrovia Norte Sul. Mas a Fiol também tinha condições de vir a operar.

O que o governo do estado está fazendo diante disso?

Estamos nos preparando para começar um processo de concessão através de uma Parceria Público Privada (PPP) para o porto. Em paralelo a isso articulamos uma outra concessão para privatizar o Porto de Malhado, em Ilhéus, que com um investimento de R\$ 150 milhões, poderá se implantar uma via expressa ligando esse terminal até o sistema rodoviário do entorno de Ilhéus, para tirar a carga pesada do centro da cidade, dando uma boa acessibilidade ao porto no período inicial. Seria uma alternativa ao Porto Sul...

Uma alternativa, se precisar. Se as obras do Porto Sul levar mais tempo que o previsto, num primeiro momento a gente poderá escoar carga que vem através da Fiol, pelo Porto de Malhado. Para isso estamos fazendo uma concessão que terá, basicamente, duas vertentes: uma via expressa de acesso e uma dragagem e recuperação dos berços de forma que o porto possa receber

equipamentos como dois navios de classe Panamax [305 metros de comprimento, e calado de 26 metros] e com isso vai se ter uma capacidade de escoamento de cerca de 5 milhões de toneladas/ano, o que permitiria com folga de escoar uma carga inicial da Fiol. Se você imaginar que a carga teste da Bamin [Bahia Mineração] foi de 1,5 milhão de toneladas de minério de ferro e que se traga 50% dos grãos do oeste, estaremos dentro desse limite de 5 milhões/ton. Fazendo a via expressa, Malhado poderia ser usado como alternativa da fase final de conclusão de obras do Porto Sul. Depois, Malhado poderia ser usado como terminal complementar, dedicando-se à cabotagem e o Porto Sul ao transporte de longo curso, com navios de maior capacidade. Já tem data para essa PPP ser lançada?

Estamos desenvolvendo os estudos técnicos e pretendemos lançar antes do final do primeiro trimestre do ano que vem. E se der tudo certo em menos de 24 meses as obras ficarão prontas. Com a licença ambiental liberada para o Porto Sul qual o próximo passo do governo?

Significa que eu posso começar a preparar a supressão da vegetação para poder preparar o terreno e fazer o canteiro das obras. A parte de infra-estrutura é de responsabilidade do estado e nós vamos também fazer uma PPP. Nós estamos ultimando um projeto de lei para tentar criar algumas ferramentas de captação de recursos privados. Que é o empréstimo que o governo tenta aprovar na Assembleia Legislativa?

Não só o empréstimo. Isso porque entre a autorização do empréstimo e dinheiro na mão você pode imaginar 18 a 24 meses. E antes disso?

É uma ferramenta de captação de recursos. Basicamente estamos preparando projeto de lei para criar duas estruturas de fundos. O primeiro um fundo de investimento de participação em infra-estrutura, tendo como administrador-gestor empresas privadas, que captariam recursos no mercado para investimentos em infra-estrutura. São papéis?

Ele capta recursos no mercado para aplicar em papéis de empresas que façam infra-estrutura através de concessões de empresas Sociedades de Propósito Específico, (SPEs). Essas SPEs lançariam os papéis (ações). Quem garante que o mercado pode se interessar por esses papéis? Fizemos reuniões com grandes grupos investidores de infra-estrutura e fundos de investimentos que temos contactados nos últimos meses, apresentando as estruturas que estamos buscando criar através desse projeto de lei. A receptividade foi muito positiva. Junto com esse fundo estamos criando outro para mitigar riscos dos investidores. Ou seja, o estado teria um fundo que traria uma garantia definida desses papéis das SPEs com grau de investimento. Qual o volume de recursos que o governo espera levantar com esses fundos?

Entre o fundo garantidor - que vai trabalhar com grau de investimento dados por empresas de análises de classificação de risco - ele deverá ter em princípio de R\$ 750 milhões e R\$ 1 bilhão. Se ele admite, digamos, participação de 15% no investimento, isso poderá alavancar o investimento de R\$ 5 a 6 bilhões. O que permitiria cumprir uma parte importante do programa de investimentos do estado. Quanto tempo para aprovar e operacionalizar esses fundos?

Após aprovação na Assembleia Legislativa, uma estruturação dessas leva de seis a oito meses. Ou seja, estamos pensando que isso se torne realidade em 2016. A boa notícia é que duas das empresas sondadas manifestaram o interesse de assinar, imediatamente, um contrato de confidencialidade para começar a analisar em detalhes para participar do processo licitatório de escolhas dos gestores do administrador desses fundos. Devemos estar trocando as minutas desses

contratos nas próximas semanas. É uma saída para a falta de recursos transferidos pelo governo federal...

Mais do que isso. Temos uma expectativa de dificuldade de captação de recursos em 2016. Tivemos uma reunião semana passada com o ministro das Cidades Gilberto Kassab e nos garantiu que não haveria redução no fluxo de recursos, mas que haveria um atraso nessa liberação e que isso, provavelmente, se prolongaria em 2016.

Mas não afetou algumas obras como o metrô...

É que o metrô é realizado com recursos do FGTS e esse fundo não tem sido tão atingido quanto o Orçamento Geral da União (OGU). O metrô está segundo seu ritmo previsto. Vamos ter concluído em menos de dois anos, o que era o metrô previsto pela prefeitura até o momento em que foi repassado para o estado. O metrô da prefeitura tinha 12 quilômetros, o nosso vai ter 42 quilômetros.

Quais as obras afetadas pelos recursos do OGU?

A Fiol é maior exemplo. As avenidas transversais da Paralela, em Salvador, também, mas nós estamos conseguindo manter o ritmo. E a gente espera concluir entre o final do ano e janeiro toda a Orlando Gomes e o viaduto da Paralela. Apesar das restrições, estamos com esforço tentando manter o ritmo. O senhor é elogiado em relação às negociações do projeto do BRT de Salvador, mas conforme a presidente Dilma a obra vai atrasar por falta de recursos.

Como parou também um projeto que nós consideramos essencial para o estado que é o Canal do Sertão [braço da transposição do Rio São Francisco que beneficiaria a Bahia]. Deveria começar esse ano, mas não foi possível vai atrasar. O projeto custa R\$ 4 bilhões. Não somos irresponsáveis para dizer que não há reflexos nas obras do estado devido à falta de recursos da União. Mas caberia a queixa do prefeito ACM Neto de que o governo federal colocou uma pá de cal no BRT ?

Acho equivocada essa colocação, pois faz um biombo em relação à crise fiscal. Não é só obras novas que estão sendo prejudicadas. Veja o caso da Fiol que estava em ritmo acelerado. Em 2014, a ferrovia teve investimento da ordem de R\$ 1,2 bilhão. caiu para 10% desse valor e parou. É normal quando se tem crise fiscal. Cabe a nos manter operacionais as obras estruturantes. Lembro que no caso das encostas de Salvador, captamos R\$ 21 milhões do Ministério da Integração dentro da parceria com a prefeitura. A crise fez o governo do estado buscar parcerias na iniciativa privada.

Sim. A crise abre oportunidades para a criatividade. E a criatividade é a mãe de novas oportunidades. A orientação do governador Rui Costa foi tentar manter a qualidade dos serviços, cortar custos e captar recursos. Na crise não dá pra fazer firula. O que o governo espera fazer em 2016?

Dois projetos de saneamento e abastecimento em Feira de Santana e Itabuna; lançamento de concessões de aeroportos; a nova rodoviária em Águas Claras, há intervenções em ferrovias, entre outras áreas. (Fonte: A Tarde)