

PALESTRA DA MINISTRA GLEISI HOFFMANN NO ANÚNCIO DA CONSULTA PÚBLICA DO 1º ARRENDAMENTO PORTUÁRIO – PARÁ E SANTOS

Bom Dia, senhoras e senhores,

Em agosto do ano passado, o governo lançou a primeira etapa do PIL – Programa de Investimento em Logística, anunciando a concessão de rodovias e ferrovias. Em dezembro, o programa seria complementado com o lançamento das concessões de aeroportos e portos. Esses, com a proposta de um novo marco regulatório.

Os investimentos previstos para esses quatro modais são da ordem de R\$ 240 bilhões e complementam o PA. NO PAC o foco é a realização de obras públicas e privadas, com algumas concessões. No PIL, o foco é na parceria com a iniciativa privada. Queremos mais investimentos com mais celeridade.

Estamos iniciando neste semestre o processo de concretização das licitações. Começamos pelas rodovias, cujos primeiros trechos BRs 262 ES/MG e 050 GO/MG já tiveram os editais publicados no dia 31 de julho e o leilão ocorrerá no dia 18 de setembro.

Teremos mais cinco grupos de rodovias para licitar. Quatro deles já estão com os estudos entregues no TCU. O último grupo será finalizado no início de setembro. Os leilões dos trechos acontecerão até dezembro de 2013.

Também já está em análise pelo TCU o estudo do primeiro trecho de ferrovia a ser licitado pelo novo modelo: Açailândia – Vila do Conde. Importante para o escoamento dos nossos graneis e fortalecerá o sistema portuário da região Norte. A meta é licitar este trecho em outubro deste ano. Seguirão a este mais 14 trechos de ferrovias, cujos estudos estão em processo de consulta pública e discussão com os setores interessados, sejam eles investidores ou usuários do sistema.

Também avançamos no nosso processo de aeroportos. O leilão de Confins e Galeão, com estudos já em análise pelo TCU, será realizado no dia 31 de outubro.

Soma-se a este processo a autorização do primeiro aeroporto de aviação geral que será construído em Parelheiros, no município de São Paulo e terá investimentos de R\$ 900 milhões. Mais um desses aeroportos será autorizado na próxima semana, em São Roque (SP), com investimento estimado em R\$ 700 milhões. Além disso, será regularizado o Helicidade Heliporto, instalação dedicada à operação de helicópteros, também em São Paulo. Tais instalações contribuirão para aliviar o tráfego em nossos aeroportos comerciais, principalmente durante os grandes eventos.

Já iniciamos o processo de modernização e construção dos 270 aeroportos regionais lançados pela presidente em dezembro. No mês de outubro, 55 desses aeroportos serão objeto de licitação, seja para reforma ou construção de novos terminais. Os demais, que precisam também de intervenções em pista e pátios, terão os processos licitatórios finalizados até abril de 2014.

Agora estamos em um evento importante pra o setor portuário. Diria histórico. Pela primeira vez fazemos um estudo para a realização de arrendamentos considerando a organização do porto como um todo, focando em ganho de escala dos terminais, melhoria da logística interna e dedicação de áreas para cargas específicas. Focamos, sobretudo, no desempenho de todo o sistema portuário brasileiro, considerando as ligações rodoviárias e ferroviárias que temos ou estamos construindo, estabelecendo novas alternativas logísticas mais competitivas.

Os estudos para os Portos de Santos e do Pará, são resultado desse esforço de investimento em infraestrutura para uma logística integrada. Ele é ousado como todo o PIL. Mas é somente com ousadia que conquistaremos as condições necessárias para o desenvolvimento pleno do país.

Os estudos que apresentamos hoje somam-se aos anúncios públicos já realizados de investimentos em TUPs que lançamos em julho – 50 terminais, e em agosto mais 12, totalizando investimentos que ultrapassam R\$ 15 bilhões.

Esses anúncios ocorreram apenas um mês após a aprovação do novo marco regulatório de portos pelo Congresso Nacional. Os esforços do governo para proporcionar melhor infraestrutura para o país não se limitam à apresentação dos projetos e realização das concessões, mas também ao oferecimento de condições financeiras e de segurança a quem quer investir no país, com regras claras, financiamento e garantias.

A interação com os investidores e setor produtivo se deu de forma sistemática e interativa durante todo o processo de construção das propostas de concessões. Nem sempre foi harmônica, em muitos momentos foram relações tensas, mas é do processo: de um lado o governo querendo viabilizar infraestrutura de qualidade pelo menor custo, menor prazo e maior capacidade e, de outro, o setor privado também comprometido com essas premissas mas sobretudo querendo maximizar os resultados dos retornos dos investimentos, o que é absolutamente natural. É dessa disputa que tem que nascer o equilíbrio. Todos cedemos para um único objetivo que é a favor do usuário. É um processo para estabelecer ganhos e não perdas. Não é contra ninguém. É a favor do país.

O governo estruturou as condições financeiras atrativas para esses investimentos. Para rodovias e ferrovias os juros são de 1,5% ao ano, com carência de até 5 anos e prazo de amortização de 20 anos para pagamento. Além disso, a estrutura de garantias foi reformulada de forma a concentrá-la nos recebíveis dos próprios projetos, construindo um autêntico Project Finance. Os bancos financiarão até 70% do volume de investimentos e tomarão os próprios recebíveis gerados como garantia de forma a onerar o menos possível os balanços. Em portos, também apresentamos financiamento estruturado com condições atrativas, algo que não tinha a disposição do setor pelas incertezas do marco regulatório então vigente.

A tão falada taxa de retorno, quando publicizada, pela necessidade de se ter uma referência para calcular a variável do leilão, entre tantas outras premissas referenciadas como investimentos, custos e demanda, tornou-se quase vilã dos nossos processos.

O governo não quer nem pretende tabelar retorno ou lucro de nenhum investimento. O governo cria oportunidades de investimento e tem oferecido também boas condições de financiamento e garantias. Para esses investimentos, a partir das premissas dadas, cada investidor tem sua projeção de rentabilidade que dependerá também da competência e eficiência como o negócio será gerido.

Em se tratando de portos, como a maioria das licitações será por maior capacidade de movimentação, a variável do leilão independe da taxa de retorno. Durante o contrato, se o operador cumprir o nível de serviço contratado, com eficiência e competência, não interessa ao governo se terá 10, 15 ou 20% de retorno. Aliás, se conseguir esse retorno resta-nos parabenizá-lo pela capacidade de gestão.

Agradeço a todos envolvidos neste processo. É este esforço conjunto que tem permitido que apresentemos ao país uma proposta de infraestrutura integrada.

E aos senhores aqui presentes quero dizer que os estudos que apresentamos hoje para os portos de Santos e Pará são resultado de diversas análises do governo, consubstanciadas no Plano Nacional de Logística de Transporte e de Logística Portuária. De conversas com os setores envolvidos e da análise diária dos resultados que temos a partir da infraestrutura instalada. É um estudo e fazemos essa publicação para uma consulta pública em que queremos a interação com todos os setores envolvidos.

Por isso faço um pedido: antes de análises desconstrutivas ou pessimistas, vamos conversar, aprofundar o diálogo e conhecer todas as premissas. A consulta pública durante esses quase 30 dias é para melhorar o projeto, adequar o que achamos ótimo à realidade e uma oportunidade de apresentar correções. O que queremos é um jogo de ganha-ganha: ganham investidores, ganham operadores, empresários, trabalhadores, governo, mas sobretudo, ganha o Brasil.