



A Infra Week, rodada de leilões que o governo federal promove entre esta quarta-feira (7) e sexta (9), vai conceder à iniciativa privada a gestão de 28 ativos da União, entre aeroportos, terminais portuários e uma ferrovia. A expectativa do governo é [atrair R\\$ 10 bilhões](#) e gerar 200 mil empregos com as obras, melhorando também os serviços oferecidos e a logística da economia brasileira.

Para economistas ouvidos pelo **R7**, o modelo de concessões é a saída mais viável no momento para reduzir os gargalos da infraestrutura do país. Parte deles considera bem-vinda também a arrecadação de valores prevista num momento de recessão da economia.

Serão leiloados 22 aeroportos operados atualmente pela Infraero, entre eles os de Curitiba, Goiânia e Manaus; cinco terminais portuários, sendo quatro no Porto de Itaqui (MA) e um em Pelotas (RS); e o primeiro trecho da Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), entre Ilhéus e Caetité, na Bahia, que deverá se tornar um corredor logístico de exportação para o escoamento de minério de ferro, além de grãos.

Para Simão Silber, professor de Economia da FEA – USP, o modelo de concessões favorece que os projetos saiam do papel porque a iniciativa privada tem mais capacidade para investir e acelerar os projetos do que o governo, que não tem recursos e está sujeito a mais obrigações legais. Ele explica que as concessões agora dão mais agilidade do que privatizações, já que vendas de estatais precisam ser aprovadas pelo Congresso, além do fato de parte delas serem deficitárias.

Silber opina que o investimento em infraestrutura é essencial no Brasil. "Temos um país continental com infraestrutura ruim", afirma. Apesar de considerar a iniciativa positiva e de defender novas rodadas no futuro, o economista afirma que o leilão dessa semana acaba sendo um "primeiro passo" diante da enorme necessidade de investimentos do país em infraestrutura.

Os economistas ouvidos pelo **R7** citam o cenário negativo das contas do país, especialmente em meio à pandemia de covid-19, que deteriorou a arrecadação e aumentou os gastos, para falar sobre a capacidade pequena de o governo fazer investimentos próprios. Em 2020, o déficit do setor público foi recorde, de [mais de R\\$ 700 bilhões](#), e a dívida pública chega a R\$ 5,9 trilhões, cerca de 90% do Produto Bruto Interno esperado para o ano. E em 2021, seguem os gastos extras como com o auxílio emergencial.

Raul Velloso, economista especialista em contas públicas, afirma que "ou o setor privado faz ou ninguém faz. E a forma de fazer é via concessões", defende. Ele afirma que não faltam interesse e oportunidades, mas sim uma gestão favorável do setor público. Além disso, critica o "viés antiprivado" que enxerga no Brasil, pois por vezes os próprios políticos criticam pedágio e outras tarifas cobradas dos usuários pelas empresas responsáveis por um serviço. "Não adianta o cidadão se deixar levar por discurso por políticos de que aquele negócio podia não estar cobrando", afirma.

Entre as vantagens da concessão, ele aponta a melhorado serviço oferecido e os prazos de conclusão de obras mais rápidos, já que as empresas querem rapidez para começar a recuperar seus investimentos. Velloso aponta ainda a possibilidade de que o dinheiro a ser pago pela iniciativa privada e os empregos gerados pelas obras ajudem a movimentar a economia.

Gustavo Bertotti, economista-chefe da Messer Investimentos, também considera vantajoso para a economia o leilão dos 28 ativos e diz que o país é muito carente em infraestrutura. "Uma das principais variáveis do custo Brasil é a logística", afirma. Ele aponta investimentos como o da ferrovia Oeste-Leste como estratégicos para o setor de commodities, sendo o Brasil um exportador. "O Brasil não pode perder ainda mais competitividade para outras nações nesse quesito", defende.

Bertotti também destaca a melhora de infraestrutura dos aeroportos como um dos aspectos a mais serem sentidos na prática pela sociedade na atual rodada de concessões, já que a estrutura da maioria desses espaços é considerada deficitária.

Valor baixo

A opinião favorável ao megaleilão não é unânime. Istvan Kasznar, professor de Economia da FGV EBAPE (Escola Brasileira de Administração Pública de Empresas) afirma ser evidente que o Brasil precisa de investimentos, mas que na atual situação, com a economia "em frangalhos" e resultados negativos desde 2015, fazer uma concessão com o mercado "reprecificando ativos para baixo é temerário"

"O recebimento de recursos num processo desses será muito aquém do que em um cenário de a economia retomar sua normalidade", diz o economista, citando os dados negativos como dívida e o déficit. Para ele, os R\$ 10 bilhões que podem ser obtidos com a rodada estão "aquém do necessário e do justo".

Ele critica ainda a participação esperada de apenas sete grupos, defendendo que o modelo deveria ser aberto para pequenos acionistas. Segundo ele, o sistema adotado acabará contribuindo para o oligopólio e para a má distribuição de renda no país.

Aeroportos

Nesta quarta, acontecem os leilões de 22 aeroportos serão divididos em três blocos: Sul, Norte I e Central. O Bloco Sul é formado por nove terminais: Curitiba, Bacacheri, Foz do Iguaçu e Londrina (PR), Navegantes e Joinville (SC), e Pelotas, Uruguaiana e Bagé (RS). Sete compõem o Bloco Norte I: Manaus, Tabatinga e Tefé (AM), Porto Velho (RO), Boa Vista (RR), e Rio Branco e Cruzeiro do Sul (AC). Mais seis formam o Bloco Central: Goiânia (GO), Palmas (TO), São Luís e Imperatriz (MA), Teresina (PI) e Petrolina (PE). As concessões serão válidas por até 30 anos.

No dia 8, será a vez do leilão da Fiol 1, o primeiro trecho da Ferrovia de Integração

Oeste-Leste. O prazo de concessão será de 35 anos. E, no dia 9, serão arrendados portos do Maranhão e Rio Grande do Sul.

Fonte: R7