

PRIVATIZAÇÕES NO BRASIL : AVALIAÇÃO E PERSPECTIVAS

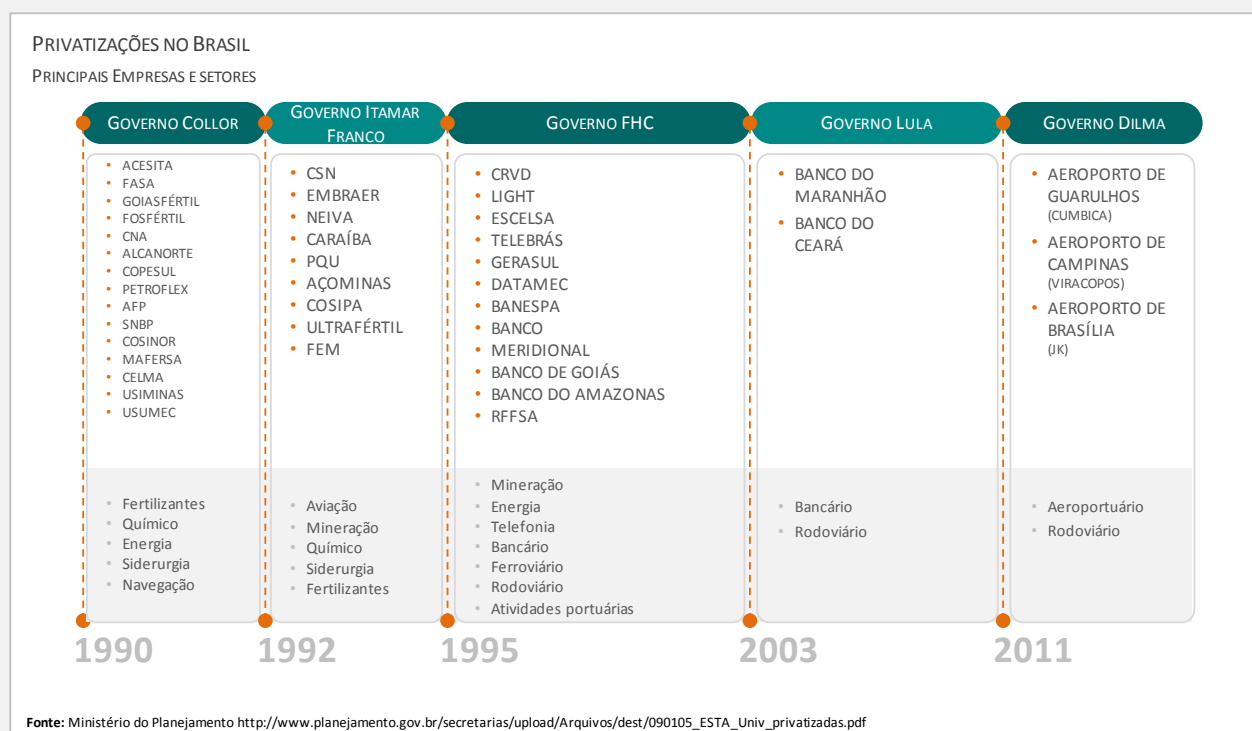
Alexandre Mattos e Luiz Guilherme Ramalho

Ao longo das décadas de 80 e 90, diversos países pelo mundo promoveram programas de privatização, em maior ou menor intensidade. Um relatório da OCDE, de 2003, contabiliza que mais de 750 bilhões de dólares foram arrecadados com a venda de empresas estatais nos países integrantes da organização¹. Entre as razões que levaram os governos a se desfazerem de parte de suas empresas estavam: (a) a emergência de um ambiente fiscal mais austero e a necessidade de controlar os gastos e a dívida dos governos; (b) baixa performance das empresas estatais; (c) mudanças tecnológicas em setores como telecomunicações e geração elétrica que tornaram o monopólio estatal obsoleto; (d) globalização dos mercados financeiros e necessidade de liberar as empresas das amarras da propriedade estatal para que elas pudessem ter acesso a estes mercados; e, finalmente, (e) uma mudança ideológica acerca do papel do Estado na economia². À época, vivia-se ascensão de um modelo de Estado menor,

regulador, alinhada com uma a visão de economia de mercado aberta e eficiente.

No Brasil, o processo de privatização teve início de maneira mais substancial no governo Collor (1990-1992) através do chamado PND – Plano Nacional de Desestatização – com a venda do parque siderúrgico estatal. Após o *impeachment*, e assumindo Itamar Franco, o plano original foi descontinuado, apesar da venda de algumas empresas estatais relevantes como CSN e Embraer.

No entanto, foi no governo FHC (1995-2002) que o processo de privatizações adquiriu maior importância. Com a criação do Conselho Nacional de Desestatização, em 1997, foram colocadas à venda empresas como a antiga Companhia Vale do Rio Doce – atual Vale – além de diversas outras concessões e privatizações na área de telecomunicações e elétrica. De maneira menos intensa, no governo Lula (2003-2010), bancos e estradas foram privatizados e concedidos, respectivamente.



¹ OECD, Privatising Estate-owned Enterprises: an overview of policies and practices in OECD countries, 2003

² Idem

As desestatizações no governo FHC funcionaram em linha com o ajuste fiscal previsto para a realização do Plano Real. Por mais que houvesse, entre os “países” do Real, alguma preocupação com o tamanho do Estado brasileiro, foi a constatação de que seria imprescindível a um programa de estabilização o equilíbrio das contas governamentais, com reversão do déficit e redução da dívida, que levou o governo a empreender as reformas.

O modelo de privatização adotado no país foi diferente do predominante no resto do mundo. O relatório da OCDE aponta que, entre 1988 e 2001, o principal método de privatização utilizado pelos países-membros foi o IPO (do inglês “Initial Public Offer”, ou “Oferta Pública Inicial” de ações ao mercado) (62%), seguido pela venda direta (20%) e outros tipos (18%). No Brasil, foram adotados vários modelos, mas, em sua maioria, envolveram a venda de grandes blocos por meio de leilões, com certas garantias financeiras por parte dos compradores. Neste tipo de venda há a possibilidade de anexar cláusulas nos contratos que exijam investimentos, qualificações dos compradores ou outras exigências que forem de interesse governamental. A vantagem reside em garantir que a companhia continuará operando com um mínimo de investimento, normalmente por parte de controladores já experientes no setor. Entretanto, há pulverização do capital, permitindo o acesso a ações da companhia por uma parcela maior da população.

Apesar das divergências sobre a maior ou menor adequação de modelos dependendo dos casos e objetivos, no que tange ao papel do governo pós-privatização, não há diferenças significativas. O governo agia através de agências reguladoras, principalmente em setores onde há provisão de bens públicos ou monopólios naturais, a fim de estabelecer parâmetros, diretrizes e limites à gestão privada. Entretanto, no Brasil, a participação ativa do BNDES como financiador e de fundos de pensão de estatais como compradores gerou bastante controvérsia desde o início do processo³.

As recentes privatizações de aeroportos trouxeram novamente esta questão à tona. Segundo o modelo proposto, a Infraero permanece com 49% das ações dos aeroportos, cabendo aos controladores privados o restante. No entanto, tomemos o caso do aeroporto de Guarulhos, o mais movimentado do Brasil. Em sua compra, o grupo vencedor foi o consórcio composto pelo grupo Invepar e pela Airport Company South Africa (ACSA). O grupo Invepar, com participação de 90% no consórcio, é composto pelos fundos de pensão Previ, Petros e Funcef, além da construtora OAS. A compa-

nhia da África do Sul, que opera os três principais aeroportos do país africano, possui os 10% restantes.

Tanto a Invepar quanto a ACSA tem o setor público envolvido em parte do controle de suas operações. A ACSA é controlada pelo Ministério dos Transportes da África do Sul (80%) e pela Aeroporti di Roma (20%). Já a Invepar tem 80,6% de seu capital como propriedade dos fundos de pensão Previ, Funcef e Petros, respectivamente dos funcionários do Banco do Brasil, Caixa e Petrobras.

Apesar de o governo efetivamente necessitar diminuir seus gastos e equilibrar seu orçamento em determinadas áreas, a principal razão para a concessão dos aeroportos provavelmente é o reconhecimento das dificuldades do Estado para realizar obras de prazos restritos e para realizar uma gestão eficiente das operações, tanto por entraves legais quanto administrativos. A grande vantagem reside no fato da nova sociedade não estar restrita pelas leis 8.666 (Lei das Licitações) e 8.112 (Lei dos Funcionários Públicos). O quadro resultante é uma companhia juridicamente privada, mas com alguma influência do governo, seja pelos 49% pertencentes à Infraero ou pela participação dos fundos de pensão.

Este modelo, no qual empresas contam com participação estatal inferior a 50% no seu capital, é muito praticado no setor elétrico brasileiro. As estatais federais de energia participam dos novos empreendimentos de geração e transmissão em Sociedades de Propósito Específico (SPEs) conjuntamente com construtores, fundos e operadores privados de novas concessões. Foi este o formato de negócios que se consolidou no modelo do setor elétrico brasileiro na última década, combinando a participação relevante tanto de agentes públicos como privados.

Há um consenso que a população deseja produtos e serviços de qualidade a preços razoáveis. No caso particular dos aeroportos, terminais modernos, eficientes e baratos. O novo modelo “híbrido” resultante da concessão busca responder a esta demanda e atuar em um dos maiores gargalos ao desenvolvimento do Brasil, a infraestrutura logística. Resta promover os incentivos corretos para que os gestores ajam nesse sentido. Gestão meritocrática, atenção aos custos e à qualidade, além de racionalização dos investimentos em construção, melhoria da operação e da manutenção podem resultar em serviços aeroportuários que satisfaçam a demanda reprimida por anos de baixo investimento. Caso a gestão compartilhada consiga prover serviço de qualidade a um custo razoável, este novo modelo brasileiro se mostrará bem-sucedido.

³ Ver artigo de Fernando Henrique Cardoso “Ainda as privatizações”, O Globo, 04/03/12.

Vencedores dos leilões garantem obras prontas até a Copa

Estão previstos para o Aeroporto de Brasília R\$ 626,53 milhões em investimentos até a Copa de 2014. No caso de Guarulhos, os investimentos serão de R\$ 1,38 bilhão, o que inclui a construção do novo terminal, com capacidade para sete milhões de passageiros por ano. Os contratos de concessão dos aeroportos terão como base um sistema de metas para cada tipo de serviço prestado nos aeroportos. Estas metas estarão vinculadas aos investimentos que serão feitos em cada aeroporto.

Fonte: Exame, 06/02/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)

Operadores 'modestos' levam aeroportos

Os três grupos vencedores pagarão R\$ 24,5 bilhões pela concessão, 347% mais que o lance mínimo. O BNDES financia 80% desse investimento. As concessões serão de 20 anos (Cumbica), 25 anos (Brasília) e 30 anos (Viracopos). A estatal Infraero manterá participação de 49%. Os consórcios são obrigados a manter um investimento mínimo (e mais concentrado) até a Copa de 2014.

Fonte: Folha de S. Paulo, 07/02/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)

Após duas décadas, governo ainda controla 44 empresas

Após duas décadas de privatizações, o governo brasileiro ainda controla 44 empresas e é sócio minoritário de outras 57, sem contar dezenas de subsidiárias, participações indiretas e sociedades com outros países, em valores atuais, em R\$ 170 bilhões.

Fonte: Folha de S. Paulo, 12/02/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)

Investimento das estatais cai 7,5% no 1º ano de Dilma

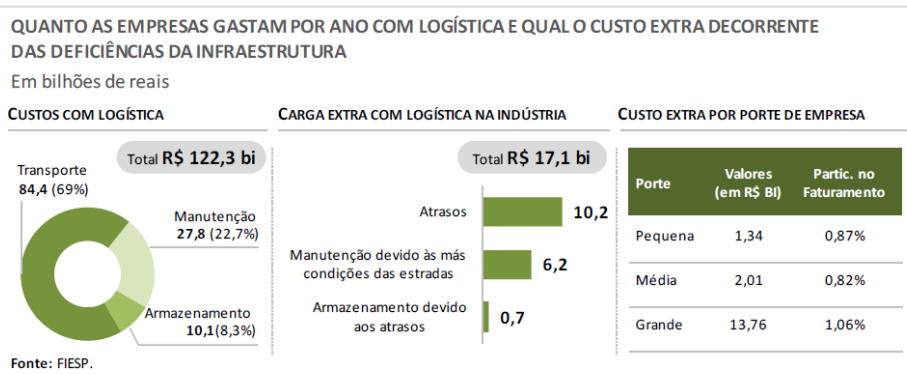
O primeiro ano do governo Dilma Rousseff marcou a quebra de uma série histórica de dez anos seguidos de crescimento dos investimentos realizados por empresas estatais federais. O consolidado de R\$ 82,4 bilhões executados em 2011 pelas estatais, segundo dados do Ministério do Planejamento, representa um recuo de R\$ 6,7 bilhões na comparação com 2010, em valores já corrigidos pelo IGP-DI.

Fonte: Folha de S. Paulo, 13/02/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)

Infraestrutura precária eleva custo logístico em R\$ 17 bi para a indústria

Segundo um estudo do Departamento de Competitividade de Tecnologia da FIESP, as empresas têm uma despesa anual extra de R\$ 17 bilhões por causa das más condições das estradas, burocracia (e sucateamento) nos portos, falta de capacidade das ferrovias e gastos com armazenagem. No total, as companhias destinam 7,2% do faturamento, ou R\$ 122,3 bilhões, para movimentar suas mercadorias no Brasil.

Fonte: O Estado de S. Paulo, 20/02/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)



BNDES prevê empréstimos-ponte para aeroportos ainda em 2012

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social espera desembolsar ainda neste ano empréstimos-ponte para os consórcios vencedores do leilão de concessão dos aeroportos de Guarulhos e Campinas (SP), Brasília e São Gonçalo do Amarante (RN), cuja concessão foi leiloada no ano passado. De acordo com o superintendente de infraestrutura do banco de fomento, Nelson Siffert, há uma disponibilidade de R\$ 2 bilhões para estes empréstimos.

Fonte: Exame, 09/03/2012 ■ [ACESSE A FONTE AQUI](#)

Sobre a Macroplan



A Macroplan Prospectiva Estratégia & Gestão é uma das mais experientes empresas brasileiras de consultoria em cenários prospectivos, administração estratégica e gestão orientada para resultados.

Com sedes no Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília, a Macroplan oferece aos seus clientes um trabalho personalizado, diferenciado e inovador, que alia uma experiência de mais de 20 anos de atuação à capacidade de desenvolver e implantar soluções de sucesso compatíveis com a realidade de cada cliente.

A Macroplan se diferencia trabalhando "sob medida", em um estilo de atuação que alia discrição, criatividade e muita dedicação, buscando alternativas mais eficazes que atendam às necessidades de cada cliente.

Acumulando mais de 340 mil horas de trabalho, a Macroplan já desenvolveu cerca de 280 projetos de consultoria para grandes e médias empresas, instituições governamentais e entidades educacionais e tecnológicas.

Com uma equipe composta por aproximadamente 50 profissionais de formação multidisciplinar e uma ampla rede de consultores associados, todos com sólida experiência nas áreas de atuação da consultoria, a empresa agrega competências que a qualificam para atuar com proficiência tanto no setor privado como em instituições públicas.

► RIO DE JANEIRO

Rua Visconde de Pirajá, 351 - Sala 718
Ed. Fórum de Ipanema
Ipanema - Rio de Janeiro/RJ
Cep: 22410-906
Fone/fax: (21) 2287-3293
e-mail: macroplan@macroplan.com.br

► SÃO PAULO

Alameda Santos, 905 - Conjunto 112
Ed. Santos Dumont
Cerqueira César - São Paulo/SP
Cep: 01419-001
Fone/fax: (11) 3285-5634
e-mail: macroplansp@macroplan.com.br

► BRASÍLIA

SCN, Quadra 01 - Bloco C, Sala 908
Ed. Brasília Trade Center
Asa Norte - Brasília/DF
Cep: 70.711-902
Fone: (61) 3328-6504/Fax: (61) 3328-7446
e-mail: macroplandf@macroplan.com.br

► www.macroplan.com.br

► www.facebook.com/macroplan

Equipe "Atualidades Prospectivas Macroplan": Adriana Fontes (coordenação), Alexandre Rinaldi, Erno Paulinyi, Gustavo Ribeiro, Guilherme Moura, Laura Teixeira, Maria Clara Bottino, Nicky Kawasaki, Karla Monteiro e Pietrângelo de Biase.

O "Atualidades Prospectivas" é uma publicação mensal que analisa temas relevantes da atualidade com visão de futuro. Para receber em seu e-mail, cadastre-se no site da Macroplan.