

OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS PARA EMPRESAS DE ENGENHARIA DE MÉDIO PORTE

ROBERTO BARTOLOMEU BERKES*

Importante e recente documento da Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas (Apeop) – Boletim Trimestral de número 3, elaborado pela GO Associados (empresa de Gesner Oliveira, ex-presidente da Sabesp) tece considerações sobre a situação atual e a visão dos empresários do mercado de engenharia, relativos a áreas de empreendimentos na área pública:

1) Quarenta e três por cento das empresas filiadas da Apeop diminuirão investimentos nos próximos 12 meses. Há um clima pessimista do empresário.

2) No editorial são apresentados três cenários distintos: redução de 10%, 20% e 30% nos investimentos da Petrobras em 2015 e qual o impacto sobre a produção, empregos, impostos e crescimento da economia. O cenário 1 com maior probabilidade de ocorrência indica um PIB de 1,3% a.a. Há que se ressaltar que a Petrobras é a maior contratante de serviços de engenharia no país e que uma redução de contratações implica em redução em toda cadeia produtiva.

3) Um dos fatores mais importantes para mitigar a recessão prevista neste ano: capacitar e aprimorar os programas de parcerias e concessões de forma a garantir ampla mobilização do capital privado e maior participação das empresas de médio porte.

4) Relativo a este último, o relatório enfatiza que desde junho quase 80 PPPs estão em fase de formatação em diversas áreas – tanto nas esferas de âmbito federal como nas estaduais e municipais –, e que mais de 2/3 (60%) dos empresários estão interessados em se engajar nestes programas nos próximos 24 meses, mesmo com pouca experiência neste assunto.

5) Há uma análise baseada em pesquisa entre os empresários do setor, sobre os principais motivos dos atrasos das obras: a má qualidade dos projetos, indicado como o mais representativo (12,3%), seguido pela demora na obtenção de licenças ambientais (11,0%) e pela falta de planejamento de longo prazo nos órgãos contratantes (9,6%).

6) O relatório enaltece as vantagens da contratação de PPPs pelo poder público, o que garante, em sua maioria, maior qualidade do produto final e do serviço prestado e permite aumentar o montante de investimentos em infraestrutura pelos governos das três esferas.

7) Em ordem decrescente, as maiores dificuldades para as empresas de médio porte se engajarem nestes programas são: a existência de garantias públicas de pagamento, formas de financiamento e riscos assumidos no projeto.

8) As maiores dificuldades para as empresas de médio porte obterem crédito para as PPPs, também em ordem decrescente são: obtenção de financiamento em bancos internacionais de fomento, obtenção de financiamento de longo prazo junto a bancos privados e, por último, nos públicos.

9) Para mudar este quadro propõe-se a criação de empresas garantidoras estaduais e municipais, e alteração legis-

lativa para autorização de um fundo garantidor para possibilitar a prestação de garantias aos órgãos contratantes e a difusão destes mecanismos. Além disto, é necessário adequar o porte das contratações, a fim de tornar possível a participação de empresas de médio porte.

10) O relatório indica que existiam 22 projetos no Estado de São Paulo (cerca de 24% do Brasil) na modalidade PPPs no período de 12/06/2014 a 27/02/2015 de um total de 92 (17 PPPs/concessões formatadas e 75 em formatação). Em São Paulo, 10 estão em formatação/licitação e 2 são contratos na área de transporte urbano/rodoviário, sendo que um deles é o BRT de Sorocaba (SP), obra em licitação pela prefeitura local. As características mais relevantes deste empreendimento são: (a) o município obteve um financiamento de aproximadamente 133,9 milhões de reais do governo federal, por meio do programa Pró-Transporte – Mobilidade Médias Cidades, do Ministério das Cidades, obtidos por seleção do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2); (b) a prefeitura vai implantar duas linhas iniciais do BRT, a Norte-Sul e a Leste-Oeste e o estudo preliminar da Urbes-Trânsito e Transportes prevê a implantação de 35 quilômetros para a circulação do BRT dentro de quatro principais corredores da cidade; (c) do total, 20,3 quilômetros serão corredores exclusivos para ônibus, com desembarque em nível pela esquerda do coletivo, junto ao canteiro central, onde serão instaladas as estações. Outros 14,7 quilômetros serão de faixas exclusivas, com desembarque à direita pela escada, nos pontos normais (como os atuais); (d) a previsão é de que entre 150 000 e 180 000 usuários do transporte coletivo poderão ser atendidos pelo sistema alimentador diariamente e o tempo de viagem terá uma redução da ordem de 20%.

11) A área onde a modalidade PPPs está sendo mais aplicada é a área de saneamento básico com 15 projetos.

12) Outra modalidade sugerida no relatório da GO Associados como alternativa para o déficit de infraestrutura no Brasil é locação de ativos, onde os empresários investem em empreendimentos necessários aos órgãos públicos, e estes são arrendados à administração pública, por um determinado período de tempo e ao final revertssem ao órgão que se utilizou do bem. Foram apresentados estudos dos casos da Sanasa, Sabesp e Casal.

CONCLUSÃO

Em função da escassez de recursos nestes próximos anos, o relatório da GO Associados apresenta sugestões de duas modalidades de contratação: (1) PPPs e (2) locação de ativos, que possibilitam às empresas médias participarem dos novos empreendimentos programados pela administração pública.

Cabe às empresas públicas contratantes analisar estas duas modalidades como ótimas alternativas visando criar oportunidades para viabilizar seus novos empreendimentos a serem projetados e/ou construídos por empresas privadas de engenharia de médio porte.

* **Roberto Bartolomeu Berkes é engenheiro, vice-presidente de Assuntos Internos do Instituto de Engenharia**
E-mail: robertoberkes@terra.com.br