

“É UM NEGÓCIO MONSTRUOSO”

O engenheiro Diogo Mac Cord assumiu em agosto a Secretaria Especial de Desestatização do Ministério da Economia. Na entrevista abaixo, ele diz que não há outra opção para resolver o problema das estatais a não ser a privatização ou a extinção dessas empresas.

O que esse levantamento concluiu de mais relevante? O tamanho do problema.

A folha de pagamento dessas empresas custa mais de 100 bilhões de reais por ano. Se pegarmos o Orçamento total para a infraestrutura, chegamos a 20 bilhões de reais. Ou seja, gasta-se cinco vezes mais apenas com salários do que com todo o investimento federal em infraestrutura. É um negócio monstruoso. Será que a gente realmente precisa disso?

Precisa? Pegue o caso de Trensurb e CBTU, que fazem a mobilidade urbana de seis praças no Brasil. Elas custam em torno de 1,2 bilhão de reais por ano. Quem paga essa conta são 200 milhões de brasileiros. Quando uma empresa privada tem prejuízo, ela acaba, morre. Mas quando uma empresa pública tem prejuízo, ela recebe mais dinheiro. Isso não faz sentido.

O governo já tem o diagnóstico.

E a solução? Se tem uma empresa que não cumpre o interesse público e desperta o interesse do setor privado, então, tem de vender. Se tem uma política pública necessária e o setor privado não se interessa, basta transferir a responsabilidade para a administração direta. E se o setor privado não se interessa e a empresa não cumpre uma política pública, extingue-se.



JOSE DASSER

RECOMEÇO Mac Cord: a agenda de privatizações sairá do papel

Essa era a promessa do governo, que nunca saiu do papel. Começamos do zero, e esse é um processo que leva, no mínimo, dois anos. Estamos avançando para que possamos no ano que vem iniciar efetivamente as vendas. Tíhamos um navio atolado na areia. Até colocá-lo na velocidade de cruzeiro demora um pouco.

Existe alguma prioridade? A Eletrobras. A tarifa de energia aumentou mais de 100% de 2013 até hoje. Como você quer um setor elétrico moderno com uma empresa que foi impedida de participar de leilões, foi responsável por um blackout, foi condenada por práticas predatórias e ainda envolvida em escândalo de corrupção? Na lista estão também os Correios, o Porto de Santos, a CBTU e Trensurb.

O seu antecessor disse que os políticos não têm interesse na privatização. O senhor concorda com ele? Não há outra opção. A agenda do passado, atrasada, causou a crise econômica em 2015 e 2016. Nossa agenda é positiva. O Congresso vai ser contra ou a favor? O Congresso quer o bem ou o mal do país?



souro Nacional fez um aporte de 71 bilhões para cobrir os mais variados rombos — valor suficiente para pagar 120 milhões de auxílios emergenciais. É dinheiro dos impostos que poderia estar sendo aplicado em melhorias na saúde e na educação, mas desviado para manter em operação companhias que têm pouca ou nenhuma utilidade pública, servem muitas vezes apenas como cabides de emprego para políticos e apadrinhados e, não raro, atendem a interesses partidários e pessoais. Sem esse gigantesco aporte de recursos públicos, as perdas poderiam chegar a mais de 90 bilhões de reais, segundo cálculos de especialistas. Só em salário de funcionários, são mais de 100 bilhões de reais por ano.

A Codevasf é um bom exemplo desse encontro de interesses que drenam os cofres da União. Criada na década de 70 para elaborar programas de apoio e desenvolvimento às comunidades que vivem nas regiões ribeirinhas do Rio São Francisco, a estatal, dona de um orçamento anual de 1,6 bilhão de reais, foi aos poucos expandindo sua área de atuação para atender a interesses políticos. A empresa tem 1.509 funcionários, paga um salário médio de 20.000 reais e acumulou um prejuízo de 3,8 bilhões de reais nos últi-

MONUMENTO Correios:
fisiologismo, escândalos e dívidas

ra. O custo para manter a companhia em operação é de 14 bilhões de reais por ano. E ainda há a corrupção. Nas últimas décadas, as grandes estatais do país, Eletrobras incluída, estiveram no centro dos maiores escândalos da história.

Entre as estatais a ser privatizadas ou extintas, há empresas inúteis, como a Ceitec, que fabrica chips para bois, algumas que não servem para nada, como a EPL, criada para projetar um trem-bala, e monumentos como os Correios, que já foram considerados um orgulho nacional e hoje, depois de abrigar escândalos e servir ao fisiologismo político, acumula uma dívida de 1,7 bilhão de reais. Mesmo com esse passivo, os Correios ainda têm um considerável valor de mercado. “É uma empresa que, bem administrada, vai fazer uma entrega muito melhor e mais eficiente do seu serviço. Inclusive, recebemos um levantamento que mostra que a privatização dos Correios é aceita por 77% da sociedade”, diz o ministro Fábio Faria, das Comunicações. Embora com frequência o governo culpe o Congresso por não ter realizado as privatizações que planejava, há uma evidente falta de empenho. Somente as estatais precisam passar pelo crivo do Legislativo. As subsidiárias — são 88 no total — e as participações do governo em outras empresas podem ser vendidas sem a necessidade de autorização parlamentar. Ainda assim, pouco foi feito. “Não é trivial privatizar estatal ou mesmo suas subsidiárias, porque não basta querer vender. As empresas têm história, há vínculos corporativos e, no fim, o próprio governo se beneficia delas. Para dar cargo a aliados, é preciso ter estatal”, afirma o economista Joelson Sampaio, um dos coordenadores do projeto Observatório de Estatais da Fundação Getúlio Vargas. Esse, talvez, seja o principal entrave a ser vencido. ■

Colaborou Nonato Viegas

JOSÉ WILLIAMS O REIS

nos cinco anos. Esse rombo seria maior se o Tesouro não tivesse injetado 2,7 bilhões de reais nos cofres da estatal, que ocupa o terceiro lugar no ranking das mais deficitárias. No fim do ano passado, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, aprovou um projeto que incluiu o Amapá, sua terra natal, entre as localidades que podem ser atendidas pela Codevasf. Com isso, o estado pode receber investimentos da estatal, não por acaso comandada por uma pessoa indicada pelo próprio Alcolumbre (veja a reportagem na pág. 36). Detalhe: a distância entre a cidade de Macapá e a margem mais próxima do Rio São Francisco é de 1700 quilômetros. Na quarta-feira 2, o raio de ação da empresa foi estendido também para o Amazonas, Roraima e Minas Gerais.

No topo da lista das empresas deficitárias está a Infraero. A administradora de aeroportos registrou um prejuízo de 6,4 bilhões de reais entre 2015 e 2019. Esse resultado negativo é fruto do modelo de privatização adotado no governo da ex-presidente Dilma. A estatal não foi vendida, mas se tornou sócia das concessionárias, o que a obriga a desembolsar recursos para bancar os aportes e cobrir prejuízos junto dos demais acionistas. Para se desvencilhar dessa herança,

o Ministério da Infraestrutura determinou que a companhia se desfaça da sua participação na maioria dos aeroportos, proposta que enfrenta resistências dentro do governo e também não saiu do papel. “Quando uma empresa privada tem prejuízo, ela acaba e morre. Mas quando uma empresa pública tem prejuízo, ela ganha mais dinheiro”, diz Diogo Mac Cord, secretário especial de Desestatização, que assumiu o posto após a saída ruidosa do seu antecessor, o empresário Salim Mattar. No início do governo, Mattar mapeou as estatais que poderiam ser vendidas e, em agosto passado, pediu demissão, acusando os políticos de inviabilizarem o projeto.

No topo da nova lista de privatizações do governo (espera-se que o processo agora ande) está a Eletrobras. Um documento do Ministério da Economia, ao qual VEJA teve acesso, revela o por quê. A empresa, além de ineficiente, sempre foi um oásis para alguns partidos e instrumento de populismo político de vários governos. Em 2012, por exemplo, ela perdeu 10 bilhões de reais apenas com a edição de uma medida provisória pela então presidente Dilma, que reduziu o valor da tarifa de energia de olho em sua reeleição. A Eletrobras também é ca-