



Opinião Econômica

Bráulio Borges

Mestre em teoria econômica pela FEA-USP,
é economista-sênior da LCA Consultores e
pesquisador-associado do FGV IBRE

Não desperdicemos nova chance com o petróleo

É preciso ajustar regras fiscais para melhor aproveitar os recursos da matéria-prima

Do ponto de vista estritamente produtivo, o pré-sal foi um êxito notável. A extração brasileira de petróleo e gás natural, que era de pouco mais de 1 milhão de barris/dia no início dos anos 2000, deve alcançar 4,7 milhões neste ano e atingir 5,3 milhões em 2030, segundo projeções da EPE. Já do ponto de vista das promessas de desenvolvimento que acompanharam a descoberta, o balanço não é tão favorável.

As receitas petrolíferas de União, estados e municípios considerando apenas royalties, participações especiais e óleo-lucro saltaram de 0,2% do PIB em 2000 para 1,3% em 2022, situando-se em 1,1% em 2025. Ainda assim, o País mergulhou em uma crise fiscal aguda em 2015-16. Em bom português: a

renda do petróleo não foi poupada nem investida estrategicamente. Foi em boa medida consumida.

Como argumenta a carta do FGV Ibre de junho, para a qual contribuí, o Brasil está diante de uma segunda oportunidade histórica. Extraímos até agora cerca de 1/4 das reservas do pré-sal, e a eventual exploração da margem Equatorial pode estender por décadas o horizonte de receitas relevantes.

A experiência internacional é inequívoca: regras fiscais para lidar com receitas geradas pela exploração de recursos naturais não renováveis funcionam melhor quando desenhadas antes do pico de receitas. O Chile instituiu sua regra em 2001, antes do boom do cobre; a Noruega criou seu fundo soberano nos anos 1990, antes do

pico de produção de 2000-01.

Os dois arranjos merecem atenção. No Chile, painéis técnicos independentes estimam o PIB potencial e o preço tendencial do cobre; só a receita compatível com esses parâmetros pode ser gasta, e o excedente cíclico é poupado em dois fundos soberanos, que chegaram a acumular quase 10% do PIB e foram acionados em 2008-09 e na pandemia.

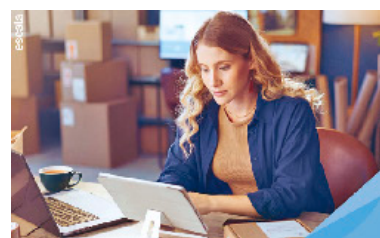
A literatura empírica documenta diversos ganhos para a economia chilena: maior crescimento potencial, menor volatilidade do PIB, prêmios de risco comprimidos, câmbio e juros mais estáveis. Na Noruega, o fundo soberano já supera US\$ 2,2 trilhões mais de três vezes o PIB do país e investe 100% dos recursos no exterior.

E o Brasil? Aqui a legislação faz o oposto: royalties e participações especiais integram a Receita Corrente Líquida (RCL), balizador central de várias das regras da LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal). Ou seja, uma receita volátil e finita indexa despesas permanentes, como folha de pessoal, e define os limites de endividamento de estados e municípios. Em vez de freio, a LRF vira amplificador da prociclicidade como atestam os casos rumorosos de entes inchados por royalties na bonança e insolventes na reversão.

Nesse contexto, a carta do Ibre propõe uma agenda clara: reformar a LRF, retirando essas receitas da definição de RCL; criar regras fiscais anticíclicas específicas, poupando na bonança e usando as

reservas na reversão; e constituir fundos soberanos de facto o Fundo Social do Pré-Sal, de 2010, só foi regulamentado em 2025, com segregação real dos recursos, aplicação no exterior, governança independente e regras claras de acumulação e saque.

Completem a agenda a correção da injusta partilha federativa dos royalties (excessivamente concentrada em poucos estados e municípios) e a destinação de parcela relevante a investimentos em capital físico e humano, bem como em medidas de adaptação e mitigação das mudanças climáticas (já que boa parte delas é gerada pela queima de combustíveis). Antecipar esse marco, antes do pico, é a melhor defesa contra as pressões da abundância.



Tá com crédito

Soluções de crédito com ótimas taxas.*
Vai investir na sua empresa?
Conte com crédito Banrisul.

*Sujeito a análise de crédito.

Saiba mais:




Indefinições podem atrasar concessão da Malha Sul ferroviária que era prevista para este ano

/LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Apesar das projeções iniciais do Ministério dos Transportes de que o edital da nova concessão da Malha Sul ferroviária seja publicado em setembro, para o leilão ocorrer em dezembro deste ano, a perspectiva é que, devido às discussões que ainda envolvem a iniciativa, o cronograma seja postergado.

Já se levanta a possibilidade, inclusive, de ser realizado um aditamento para que a atual concessionária Rumo mantenha a gestão da estrutura férrea dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná por pelo menos mais dois anos. A previsão de término do contrato seria em fevereiro de 2027.

As incertezas sobre a nova concessão da Malha Sul ficaram evidentes na última reunião-almoço Tá na Mesa, promovida pela Federasul na semana passada, que contou com a presença do secretário nacional de Transporte Fer-

roviário, Leonardo Ribeiro. Na ocasião, além de questionamentos sobre se o melhor seria a realização da concessão de um bloco único ou dividido em três lotes (corredores Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul, somando 4.248,45 quilômetros de trilhos, que é a proposta atual do governo federal para a licitação), houve cobranças por uma maior participação das lideranças regionais na modelagem do processo.

O presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel, enfatiza que várias associações sociais, empresariais e políticas não estão sendo ouvidas quanto à questão da definição da nova concessão da Malha Sul. “O governo federal não está dando voz aos gaúchos”, critica o dirigente.

Porém, Menzel acrescenta que até este momento os líderes do Rio Grande do Sul não apresentaram uma proposta de projeto ferroviário ao poder concedente. “A culpa é nossa, se é para responsabilizar alguém. O poder conce-

dente está tomando as rédeas do processo, porque os estados não apresentaram um projeto do que queriam”, aponta o representante da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura.

Menzel considera que dificilmente a licitação ocorrerá no cronograma previsto inicialmente. “Nós estamos praticamente a seis meses do vencimento do contrato e em um ano de eleições”, frisa o dirigente. Ele revela que o secretário nacional de Transporte Ferroviário, em uma das suas passagens pelo Rio Grande do Sul, levantou a possibilidade de aditar o contrato da Rumo por dois anos até que se possa fazer mais estudos para elaborar um novo edital de licitação da Malha Sul.

Mesmo com várias críticas ao histórico da gestão da ferrovia da atual concessionária, Menzel argumenta que essa seria uma decisão melhor do que a malha ficar sem administração. “É preferível aditar dois anos até que se encontre uma solução e se construa um novo projeto para a licitação”, assinala.



TÂNIA MEINERZ/JC

Aditamento do contrato da atual concessionária é uma possibilidade

Sobre o fatiamento da malha, o presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura destaca que, há décadas, a ferrovia integrada já apresenta dificuldades de se manter economicamente viável. Assim, ele questiona como o empreendimento poderia funcionar sendo fracionado em três lotes. Já o vice-presidente de Infraestrutura da Federasul, Antonio Carlos Bacchieri Duarte, teme que a divisão da concessão possa fazer com que a licitação de algum dos seg-

mentos acabe deserta.

O dirigente também defende que os documentos da proposta da concessão precisam ser apresentados de forma transparente para a sociedade. Essa condição, segundo ele, é fundamental para analisar se a melhor ideia para a concessão da ferrovia é ser fatiada em lotes ou feita em bloco único. Contudo, independentemente do que for feito da estrutura antiga, o integrante da Federasul frisa que é essencial ampliar a malha ferroviária.