

Agência e BNDES discutem fundo para cobrir inadimplência nas exportações

Por Francisco Góes | Do Rio

O governo articula uma nova estrutura de garantia para cobrir eventuais inadimplências de países nas exportações de bens e equipamentos brasileiros financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e bancos comerciais.

A Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF), ligada ao Ministério do Planejamento, e o BNDES estão em discussões avançadas para criar um fundo financeiro que, inicialmente, poderá ter capital de cerca de R\$ 500 milhões, para cobrir as chamadas "primeiras perdas" em contratos de exportação de bens e equipamentos. A ideia é que esse fundo cubra as parcelas de contratos de exportação que eventualmente deixem de ser pagas pelos importadores junto aos bancos que financiaram a venda, apurou o Valor.

A vantagem desse fundo financeiro é garantir um "colchão de liquidez" imediato para cobrir eventuais não pagamentos em contratos de exportação. Assegura-se, assim, maior "previsibilidade" sobre esses pagamentos aos agentes financeiros. O fundo de "primeiras perdas" está sendo estruturado para

atuar de forma complementar ao Fundo de Garantia à Exportação (FGE), que cobre riscos comerciais e políticos (o chamado risco soberano) em operações de comércio exterior. A ideia, com o novo fundo, é que o governo não tenha que "correr" para fazer suplementações orçamentárias quando ocorre inadimplência maior em exportações, como foram os casos de não pagamentos por parte de Moçambique e Venezuela ao BNDES e outros bancos este ano.

A necessidade de suplementação ocorre porque o FGE é um fundo orçamentário que, embora historicamente seja superavitário, depende de dotação do Orçamento da União para fazer frente a eventuais coberturas de perdas pelos agentes financeiros. Criado em 1997, o FGE arrecadou cerca de US\$ 1,3 bilhão em prêmios. Relatório financeiro do FGE de agosto mostra que se ele fosse um fundo financeiro independente teria, no total, cerca de R\$ 35 bilhões, considerando aportes que foram feitos para sua criação e os prêmios recebidos. As contas a pagar, em agosto, eram de R\$ 1,38 bilhão.

A questão, porém, é que o FGE é um fundo contábil, que depende de recursos orçamentários. Como historicamente o FGE tem despesas baixas, quando ocorrem

inadimplências mais altas de importadores, como foi o caso este ano em contratos envolvendo Moçambique, Venezuela e, mais recentemente, Cuba o governo brasileiro precisa fazer pedidos de crédito suplementar para o fundo no Orçamento da União. Com a suplementação, o FGE ressarcie os agentes financeiros, BNDES e bancos privados, e depois busca o ressarcimento junto ao país importador. "O crédito vira uma dívida de país", disse uma fonte.

Na nova estrutura de seguro, o fundo de "primeiras perdas" permitirá fazer a cobertura do sinistro aos bancos, dando tempo para que o governo faça a inclusão, no Orçamento da União, dos valores adicionais necessários ao FGE dentro do ciclo orçamentário regular, sem necessidade de o governo ter que "correr" para fazer a suplementação do fundo, como ocorreu em 2018. O novo fundo valerá para novas operações.

Segundo fontes ouvidas pelo Valor, a discussão sobre o fundo financeiro de "primeiras perdas" está bem avançada pois existe um "alinhamento" sobre o tema entre ABGF, Ministério do Planejamento e BNDES. Ainda existem, porém, discussões sobre o tema com o Ministério da Fazenda. É "factível", segundo fontes, que o fundo de





"primeiras perdas" seja estruturado ainda neste governo. O aporte inicial do fundo poderá ser viabilizado a partir de uma reorganização de capitais na qual a ABGF vem trabalhando. Há outros fundos na agência que não estão mais operativos e cujos recursos poderiam ajudar a formar o capital do novo fundo juntamente com o caixa da ABGF. É aí que se chega aos R\$ 500 milhões de aporte inicial, que seria suficiente para cobrir operações de exportações de micro, pequenas e médias empresas e de venda de máquinas e equipamentos. Mas não atenderia operações de longo prazo. Para tornar o fundo mais robusto, seria preciso haver aportes do BNDES e do Tesouro no fundo.

União compra fatia de acionista privado em portos públicos

Por Fernanda Pires | De São Paulo

Sem alarde, o governo comprou a participação dos acionistas privados em seis das sete companhias docas federais, tais como a Codesp, que controla o porto de Santos, nos últimos meses. A medida está prevista na chamada Lei das Estatais, de 2016, que fixou prazo de dois anos para que a União adquirisse a participação privada nessas empresas. Ao todo, as seis docas administram 16 portos públicos, entre os quais os mais importantes do país, como Vitória e Itaguaí.

A fatia de empresas privadas e pessoas físicas não ultrapassava 1% do capital total de cada estatal. A única que ficou de fora foi a Companhia Docas do Pará (CDP), que já era 100% da União. Estados e municípios ainda detêm fatias minoritárias na Codesp, na Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e na Companhia Docas do Ceará (CDC). Na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e na Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) os estados têm participação. E a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) se tornou 100% da União.

O objetivo do governo é reduzir custos de publicação e de estruturas administrativas, como, por exemplo, diminuir membros no conselho de administração. E tornar mais rápido

e eficiente o processo de capitalização destas empresas, tendo em vista a não exigência de publicação de decreto para capitalização nas empresas 100% públicas. A iniciativa corrige situações excepcionais, nas quais estatais com 99% de capital público possuíam quantidade irrisória de ações nas mãos de acionistas privados. Isso atraía "de forma desnecessária o regime jurídico da sociedade de economia mista", disse o Ministério do Planejamento.

Ao mesmo tempo, a medida torna mais fácil, por exemplo, abrir o capital dessas empresas, consideradas em sua maioria ineficientes e aparelhadas politicamente. O Planejamento ressaltou, contudo, que a mudança no regime jurídico não guarda relação com a decisão ou não de desestatização.

Já o Ministério dos Transportes, responsável pela elaboração da política pública dos portos, entende que a abertura de capital é uma das alternativas para melhorar a eficiência da gestão dos portos públicos. "A abertura de capital está nos nossos estudos. Só não há tempo hábil para fazer ainda neste governo", afirmou o secretário nacional de portos, Luiz Otávio Campos.

Após a Lei dos Portos, de 2013, que reformou o setor e centralizou as decisões em Brasília, essas estatais perderam suas principais funções, como o planejamento dos portos e a

realização das licitações para arrendar áreas à iniciativa privada. Mas mantiveram praticamente a mesma quantidade de mão de obra. No conjunto, as sete docas têm desempenho ruim - a dotação orçamentária dessas empresas entre 1995 e 2017 foi de 36,64% contra 82,69% do conjunto das estatais federais no período. Salvo exceções, amargam prejuízos recorrentes.

As docas do Ceará, do Rio Grande do Norte e do Rio de Janeiro fecharam no vermelho nos últimos cinco anos terminados em 2017. O pior desempenho foi o da estatal fluminense, que controla os portos do Rio, de Niterói, de Itaguaí e de Angra dos Reis. Em 2017, a CDRJ teve resultado negativo de R\$ 388,9 milhões.

Apesar de a Codesa ter sido incluída no Programa Nacional de Desestatização em agosto de 2017 e qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para ser desestatizada, a contratação do BNDES para realizar os estudos de desestatização foi suspensa.

Hoje, o sistema portuário nacional público (em que as empresas privadas arrendam áreas para explorar uma área por prazo definido) é composto por 37 portos. Desses, 18 são administrados por companhias docas federais e 19 delegados a municípios, estados ou consórcios públicos. (Ver reportagem completa no site do Valor)