



Celso Ming celso.ming@estadao.com

O Desenrola e a inadimplência

O Desenrola, programa de renegociação de dívidas lançado pelo governo Lula, ainda não conseguiu atingir os grandiosos números apressados pelo ministro Haddad meses atrás quando foi anunciado.

Até o momento, cerca de R\$ 50 bilhões em dívidas foram renegociadas, operação que beneficiou 14 milhões de pessoas. A expectativa era de que fossem renegociados cerca de R\$ 75 bilhões em dívidas de 70 milhões de consumidores.

Ampliar esses números é uma das razões pela qual o Desenrola ganhou uma sobrevida. Foi prorrogado por mais 50 dias, até o dia 20 de maio, para a Faixa 1 do programa que abran-

ge pessoas com renda bruta mensal de até dois salários mínimos (R\$ 2.824,00) ou inscritos no CadÚnico.

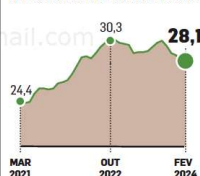
Mas ainda não dá para dizer que a iniciativa ficou curta demais ou, então, que não produziu benefícios suficientes para a economia, de maneira a ajudar o consumo e o crescimento econômico.

Um dos seus gargalos foi a dificuldade encontrada pelo público para acessar a plataforma. Quando permitida a integração dos aplicativos de bancos e bi-rô de crédito ao ecossistema do Desenrola, o programa ganhou tração. A possibilidade de renegociação por meio das agências dos Correios também ajudou.

Outro indicador de certo su-

CONTAS EM ATRASO

EVOLUÇÃO MENSAL DO NÍVEL DE INADIMPLÊNCIA DAS FAMÍLIAS BRASILEIRAS EM PORCENTAGEM DO TOTAL DE FAMÍLIAS



FONTE: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO (CNC) / INFOGRÁFICO: ESTADO

cesso do programa foi o recuo da inadimplência. Dados da Confederação Nacional do Comércio

(CNC) mostram que a inadimplência das famílias caiu em fevereiro, pelo quinto mês consecutivo, para os 28,1%. As estatísticas do Banco Central confirmam esse recuo. A inadimplência da carteira de crédito dos bancos com recursos livres para pessoas físicas fechou janeiro em 5,54%, menor valor desde agosto de 2022. “Esses números parecem comprovar que o Desenrola vem conseguindo atingir a base da pirâmide, formada pelas famílias de baixa renda, as mais suscetíveis à volatilidade do mercado de trabalho”, avalia Felipe Tavares, economista-chefe da CNC.

No entanto, focar só as dívidas em atraso não é suficiente para reverter o nível de fragilidade financeira da maioria dos

brasileiros. O Desenrola tem de ser entendido apenas como paliativo. São necessárias políticas que melhorem a renda e o emprego no País, o que implica uma estratégia de desenvolvimento sustentável. Sem isso, a inadimplência continuará sendo problema crônico.

Alessandra Ribeiro, sócia da Tendências Consultoria, adverte que também são necessárias políticas que reduzam os riscos do crédito e aumentem a competição entre as instituições financeiras de modo a permitir a redução do custo do crédito, do nível de endividamento das famílias e melhores condições de consumo. ● COM PABLO SANTANA

COMENTARISTA DE ECONOMIA

Infraestrutura América do Sul

Projeto prevê cinco rotas para facilitar comércio entre os países

Para secretário, o maior propósito da agenda de integração entre os vizinhos é ‘apresentar o Pacífico para o Brasil’

ANNA CAROLINA PAPP
MARIANA CARNEIRO
BRASILIA

O secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), João Villaverde, afirma que o primeiro grande propósito da agenda de integração entre os países da América Latina é “apresentar o Pacífico para o Brasil”, proporcionando um acesso muito mais rápido e barato à Ásia na comparação com o escoamento pelo Atlântico.

Outro propósito é explorar as rotas de diversas formas, para além do escoamento de produtos. Por isso, diz Villaverde, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, baniu o uso da palavra “corredor”.

“Corredor é o que a gente tem na nossa casa, que a gente passa rápido para ir para o banheiro, para a cozinha. A gente quer fazer negócios, fazer turismo, vender. Isso aqui é rota mesmo. Enquanto a gente chega no Pacífico, a gente está

transacionando. É fazer esses países vizinhos comprarem mais os nossos bens e serviços, e vice-versa”, diz o secretário.

PROJETO. A rota do “PAC da Integração” desenhada propõe a integração de quatro Estados brasileiros (AM, AP, PA e RR) com os vizinhos ao norte. Um dos projetos é a revitalização da BR-174, em Roraima, que está prevista no PAC e ajudará no escoamento da produção do Estado e dos produtos da Zona Franca de Manaus. Dentro da Guiana, a demanda é pela pavimentação de uma rodovia de 330 quilômetros que sai de Bonfim (RR) e ajudaria nesse escoamento.

Villaverde afirma que a pauta comercial entre os dois países hoje é restrita e pode ser diversificada. No ano passado, o Brasil importou quase R\$ 1 bilhão da Guiana, basicamente em petróleo, e exportou US\$ 327 milhões (R\$ 1,6 bilhão) em maquinário para a extração da commodity.

“A Guiana compra batata da Holanda e do Canadá, sendo que produzimos batata aqui. Se você faz essa conexão rodoviária, que é o que eles querem, eles vão passar a importar daqui frutas, leguminosas, arroz, melancia. E também ajuda a Zona Franca de Manaus”, diz o secretário.

'PAC DA INTEGRAÇÃO'

As cinco rotas de integração e desenvolvimento sul-americano do programa



FONTE: MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO / INFOGRÁFICO: ESTADO

“Outra prioridade é a expansão dos acordos de comércio do Brasil com esses países, tanto da pauta de exportação e importação como para outros temas. E isso a gente poderia fazer sem o Mercosul”, afirma a secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento do MPO, Renata Amaral.

A rota 1 contempla ainda o Porto de Santana, no Amapá, também conhecido como Porto das Guianas, cuja concessão está prevista para este ano. “Ne-

nhum porto dessa região tem a capacidade de receber o que o Porto de Santana, repaginado, tem. Ele pode representar uma saída muito importante do Atlântico Norte que hoje a gente não tem usado”, diz Villaverde.

Também faz parte dessa rota a extensão do linha de Tucuruí até Boa Vista, com o objetivo de integrar Roraima ao sistema elétrico nacional. Além da questão ambiental – uma vez que hoje o Estado é abastecido por termoeletricas, que são caras e mais po-

luentes –, essa medida também tem o potencial de baratear a conta de luz para toda a população, que hoje paga subsídios. A expectativa de conclusão, após acordo de compensação com comunidades indígenas, é 2026.

Outra obra prevista no PAC é a alça de acesso à ponte binacional de Porto Murtinho, na divisa do Mato Grosso do Sul com o Paraguai. “Ela está 55% concluída e vai ficar 100% concluída no primeiro semestre de 2025. É a primeira obra financiada por Itaípu fora de Itaípu”, diz o secretário.

Ela integra a rota 4, que parte de Campo Grande, cruza o Paraguai, passa pelo norte da Argentina e desemboca nos portos chilenos, ajudando o escoamento de produtos pelo Pacífico, sobretudo grãos. Deverá ser a primeira das cinco rotas a ser entregue, com previsão para 2025. “A alça de acesso à ponte é uma das maiores obras do PAC. São R\$ 425 milhões e a ordem de serviço foi assinada em dezembro”, afirma.

HIDROVIA. A rota 5, que contempla os pampas, já existe, porém será revitalizada. Já foi dada a ordem de serviço da dragagem da Lagoa Mirim, uma das maiores hidrovias do País. “A gente vai modernizar com a dragagem para permitir o fluxo de comércio e também de turismo: será possível ir de Montevideu até Porto Alegre por hidrovia”, diz Villaverde.

A entrega da rota 5 está prevista para o fim do mandato de Lula, assim como a rota 2, que parte de Manaus por hidrovia pela Colômbia até desembocar, por rodovia, no porto de Manta, no Equador. Já as obras da rota 3, que integra Acre, Rondônia e Mato Grosso com portos do Peru e do norte do Chile, passando também pela Bolívia, são as mais longevas e devem ser concluídas até o final da década. ●

pressreader