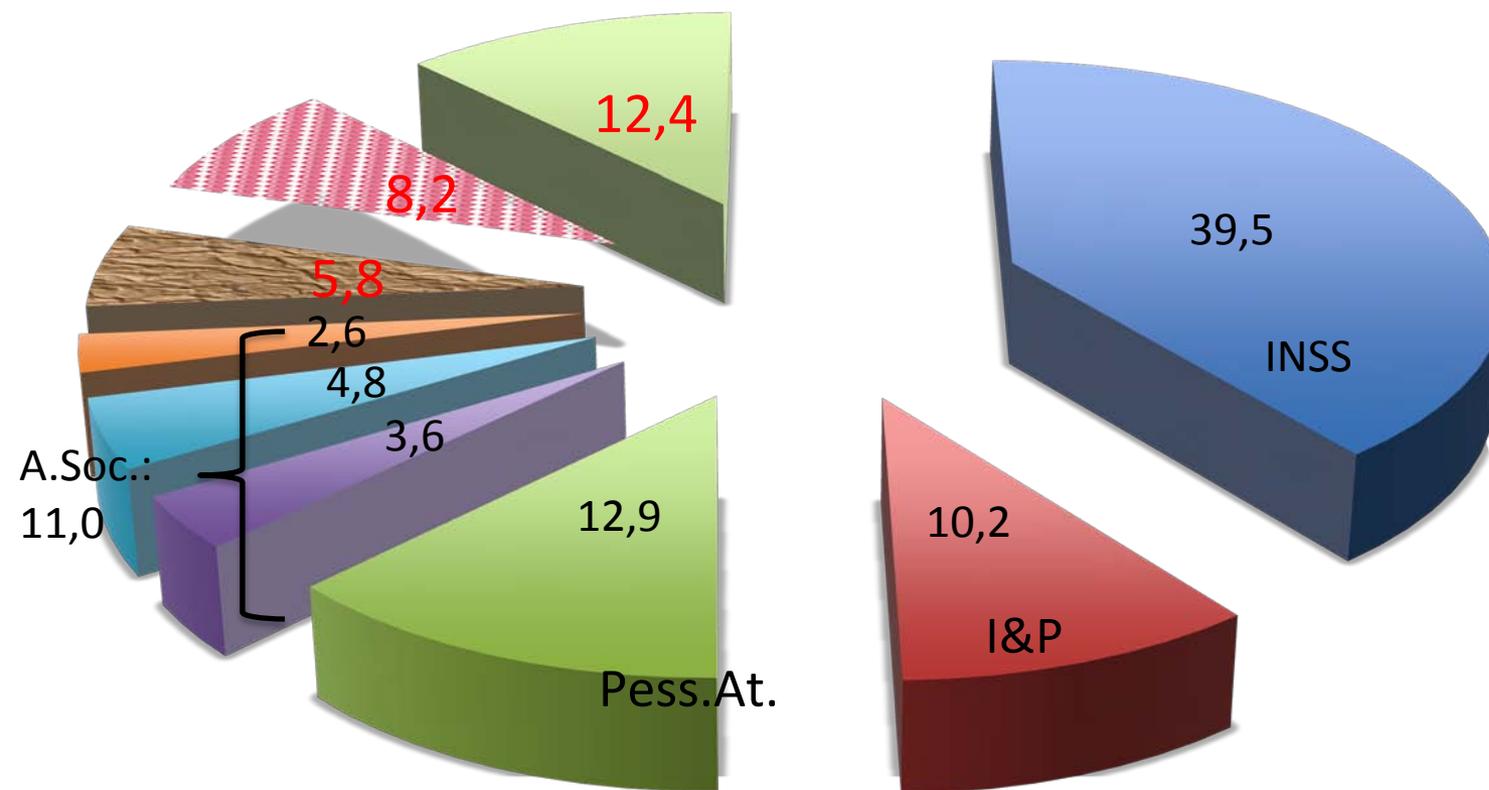


RV NA CAE DO SENADO 26ago13

A “grande folha de pagamento” da União

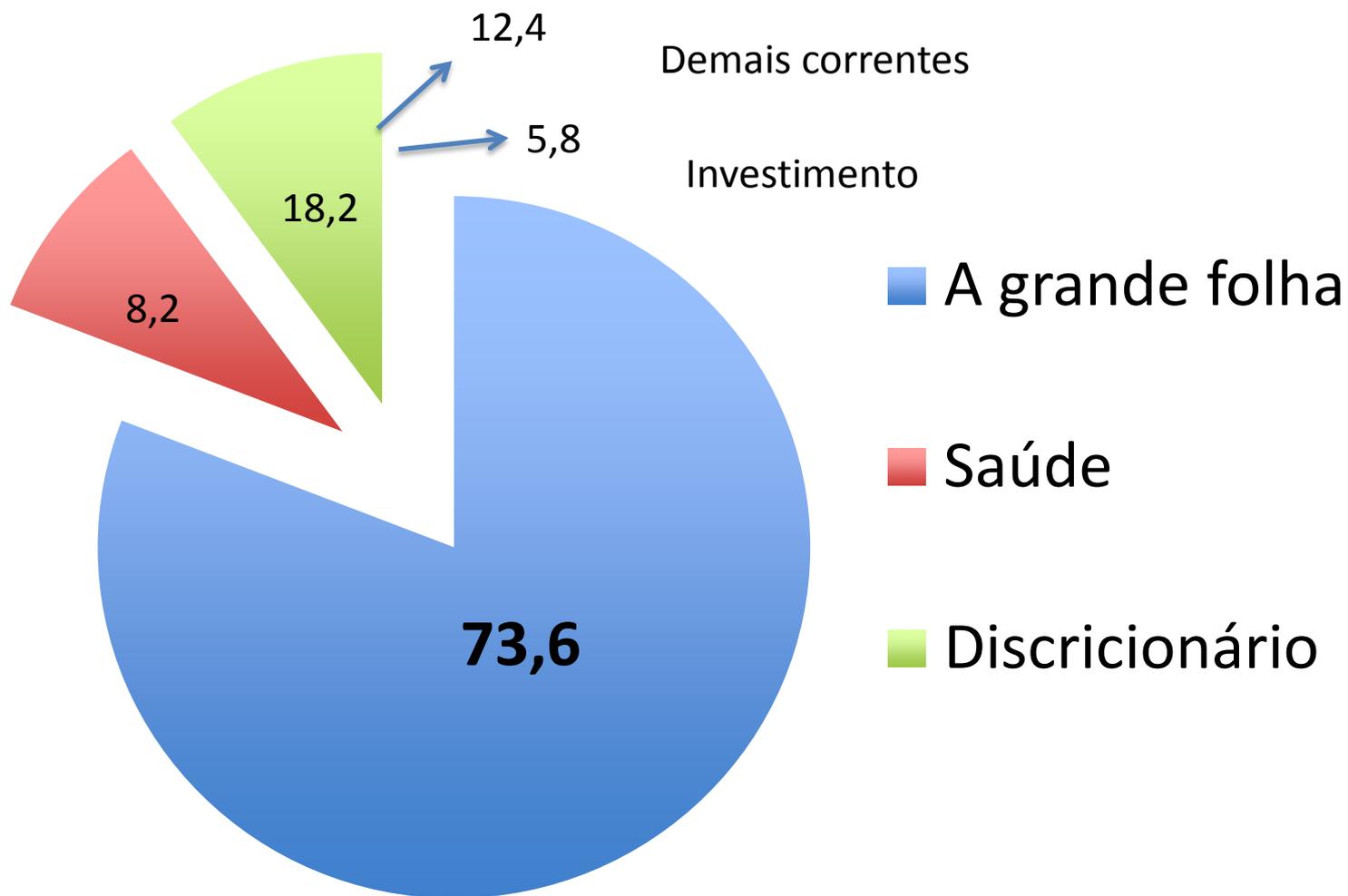
Estrut. do gasto da União, 2012 (% do total)

- INSS
- Inat. e pens.
- Pessoal ativo
- LOAS/RMV
- Seg.Des.e AS
- B.Família
- Investimento
- Saúde
- Demais correntes



Total do gasto em 2012: 18,2% do PIB

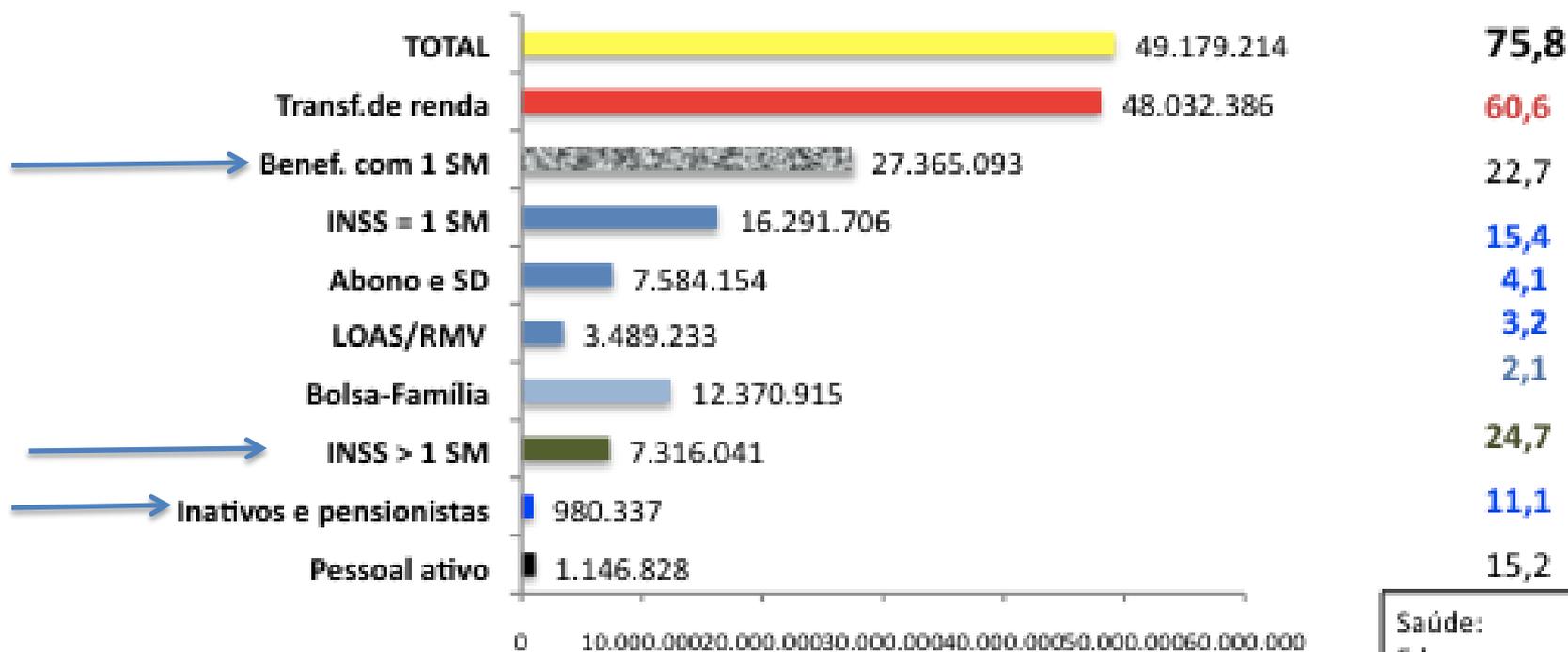
Orçamento da União



Pagamentos a pessoas no Orçamento da União, 2008

Beneficiários diretos

% gasto



Saúde:	8,2
Educ.:	2,4
Demais corr.:	8,4
Investimento:	5,2

(População residente 2008: 186 milhões)

SD : seguro-desemprego

LOAS: Lei Orgânica de Assistência Social

RMV: Renda Mensal Vitalícia

	<u>1987</u>	<u>2009</u>	<u>2012</u>
Estrutura dos gastos da União (em % do Total)			
Benefícios assistenciais e subsidiados	3,1	25,8	26,8
Inativos e pensionistas da União	6,2	12,2	10,2
Benefícios previdenciários acima de 1 SM	13,0	23,9	23,6
(1) TRANSFERÊNCIAS A PESSOAS	22,3	61,9	60,6
(2) Pessoal ativo	16,7	15,1	12,9
Saúde	8,0	7,3	8,2
Outras desp. Correntes	37,0	9,7	12,5
Investimento	16,0	6,0	5,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0
(1+2) Pagamentos totais a pessoas (a “grande folha”)	39,0	77,0	73,6

Hipóteses básicas

Projeções de evolução da população pelo IBGE

	<u>Sem reforma</u>	<u>Com reforma</u>
Tx. Cresc. PIB	3% (2013)... 2,5% (2040)	4,5% (2013)... 4% (2040)
Sal.Mínimo	Cresc. PIB t-2	Cresc.PIB – PEA (2016-40)

Previdência

Idade mínima no INSS: 60 A

Fim da integralidade das pensões por morte no INSS:

70% c/acresc.10% por dep. até 100%

Indexação do SM pelo Sal.Med. e não mais PIB

Assistência Social (principais)

Cresc. Benefício BPC = 75% SM

Idade mínima aumenta para 67 A

Abono Salarial é extinto Seg.desemprego: várias

Pessoal ativo

TETO (não piso) Tx.cresc.real gasto Poderes Autônomos: 1/3 cresc. PIB

Teto cresc. Quantitativo: Executivo Civil... 80% cresc.2002-12; Militares... 100% cresc. 1996-12

Teto cresc. Remuneração Média: 2/3 cresc. PIB em todo o Poder Executivo.

Quadro-síntese de projeções de gastos da União sem e com reforma, 2012-2040

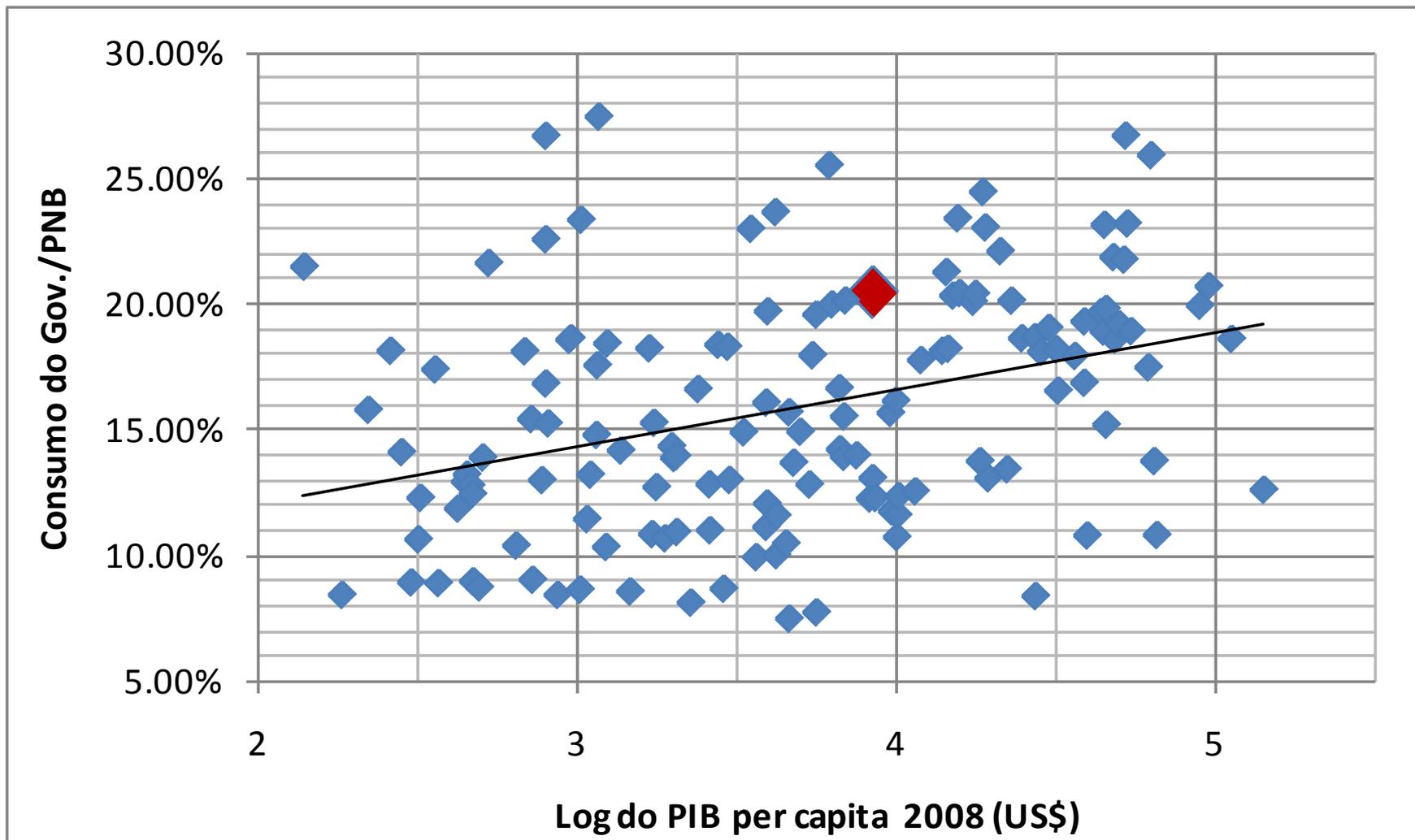
(em % do PIB)

Gastos federais em % do PIB

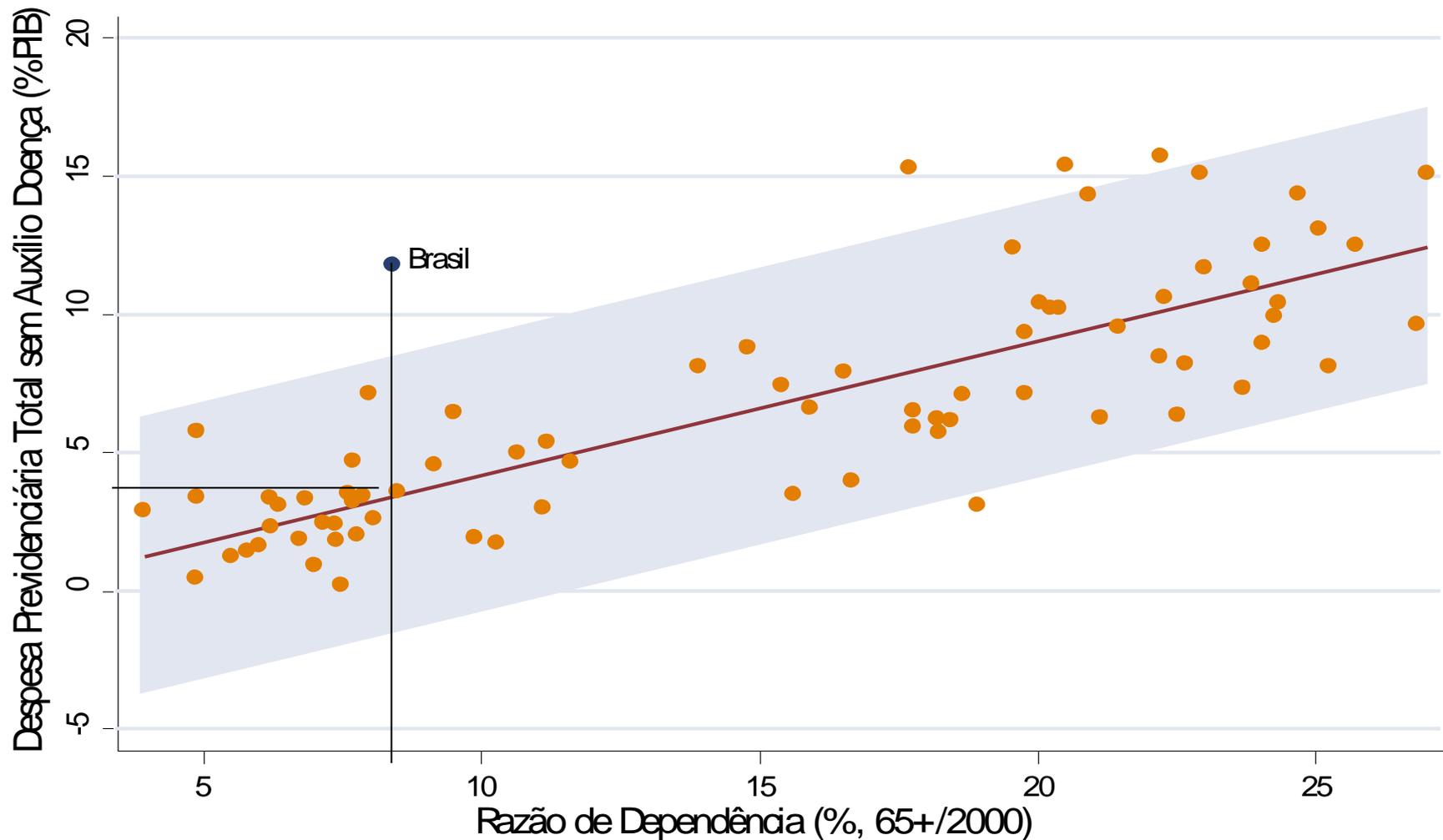
	<u>2012</u>	<u>2040</u> Sem	<u>2040</u> Com
Previdência: INSS e Servidores	9,5	19,5	11,5
Assistência social	2,0	3,8	1,5
Pessoal ativo	<u>2,6</u>	<u>5,9</u>	<u>2,6</u>
Total	14,1	29,2	15,6

Observação: os itens acima indicados representaram 73,6% do gasto total da União em 2012.

Consumo do governo em % da Renda Nacional Bruta (média para o período 1996-2008) e PIB per capita de 2008 (“Proxy” para pessoal)



Despesa Previdenciária Total e Razão de Dependência Diversos Países



Brasil: 11-12% do PIB. Média: 2-3%

Número de vezes por ano que o leito roda – ou muda de ocupante

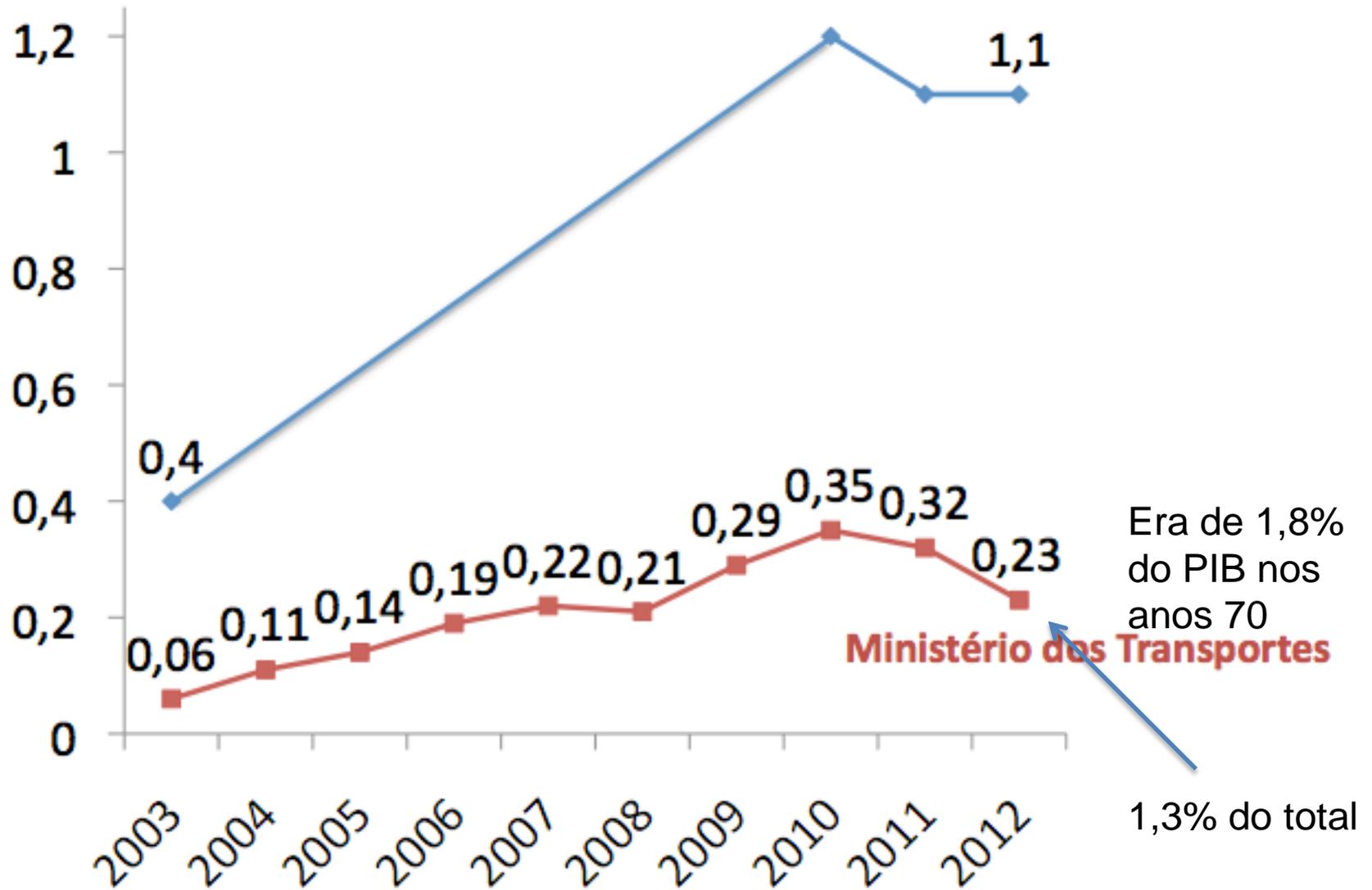
Variável de Eficiência Técnica dos Grupos: Caso (OSS) e Controle (Adm.Direta)	Média nas OSS	Média na Administração Direta	Eficiência Relativa das OSS
Relação alta total/Leito total	60	46	35%
Relação alta /Leito Cirúrgico	71	44	61,4%
Relação alta /Leito Clínica Médica	86	53	62,3%
Relação alta /Leito Obstétrico	96	58	65,5%
Relação alta / Leito Pediátrico	66	67	(1%)

A chaga da infraestrutura deficiente

Estimativa da EPL
para o déficit de
logística do Brasil:
R\$ 500 bi. (aprox.
11,4% do PIB)

Recuperação insuficiente e efêmera dos investimentos públicos

Investimento federal, em % do PIB



 Anhanguera 12	 R. Bittencourt 06
 Bandeirantes 15	 R. Tavares 08
 Dutra 29	 C. Branco 12

REGULAZÃO
ELETTRÔNICA
ESTA VIA





Traffic queues on a São Paulo road during rush hour Reuters

INDICADORES DO CAOS LOGÍSTICO

- 1) Proporção de estradas pavimentadas no Brasil: 16%
- 2) Plano governamental de investimento em infraestrutura; R\$ 100 bi. em 2014 e 15
- 3) Quanto da soja o Brasil transporta por rodovia? 82%. E nos EEU? 25%
- 4) Custo de transporte de 1 ton de soja da fazenda para o porto: US\$ 145, 6 vezes o que seria nos EEUU
- 5) Número de dias para liberar um container em Santos: 21/ Rotterdam: 2 dias.

A estrada de Santos, há duas semanas...

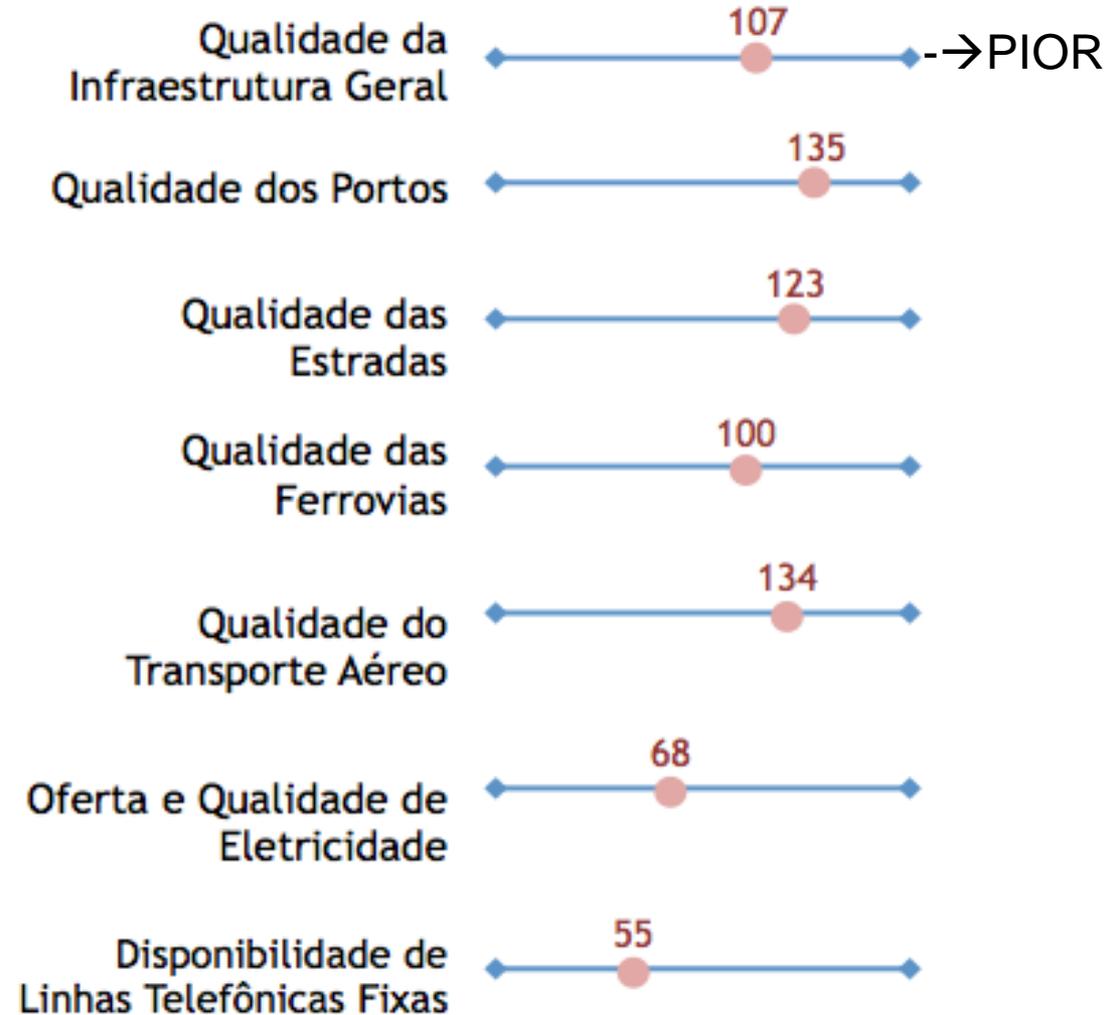


Para 144 países, quanto maior, PIOR

Nossa Competitividade

Posição do Brasil no ranking de 144 países:

Relatório do Fórum Econômico Mundial, revela quais são os maiores problemas da infraestrutura brasileira

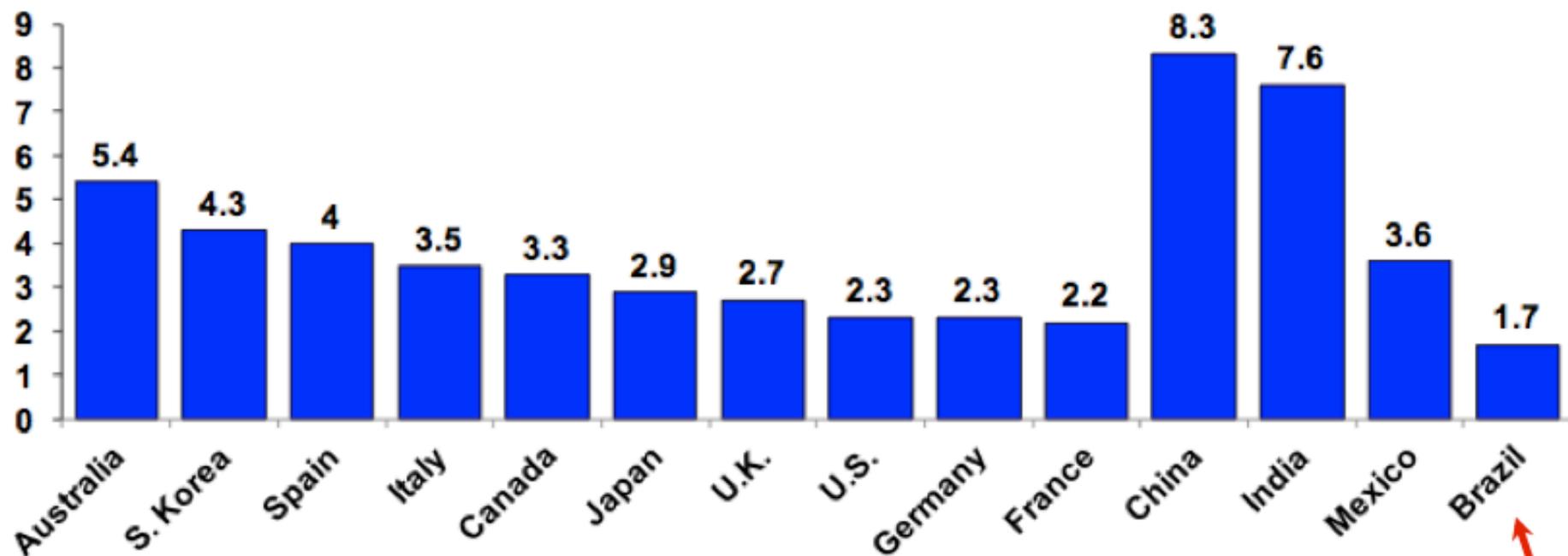


Problemas no ambiente de negócios no Brasil segundo empresários (% de respostas)



Fonte: World Economic Forum

Investimento em infraestrutura, em % do PIB



Source: McKinsey Global Institute; McKinsey Global Economic Growth Database.



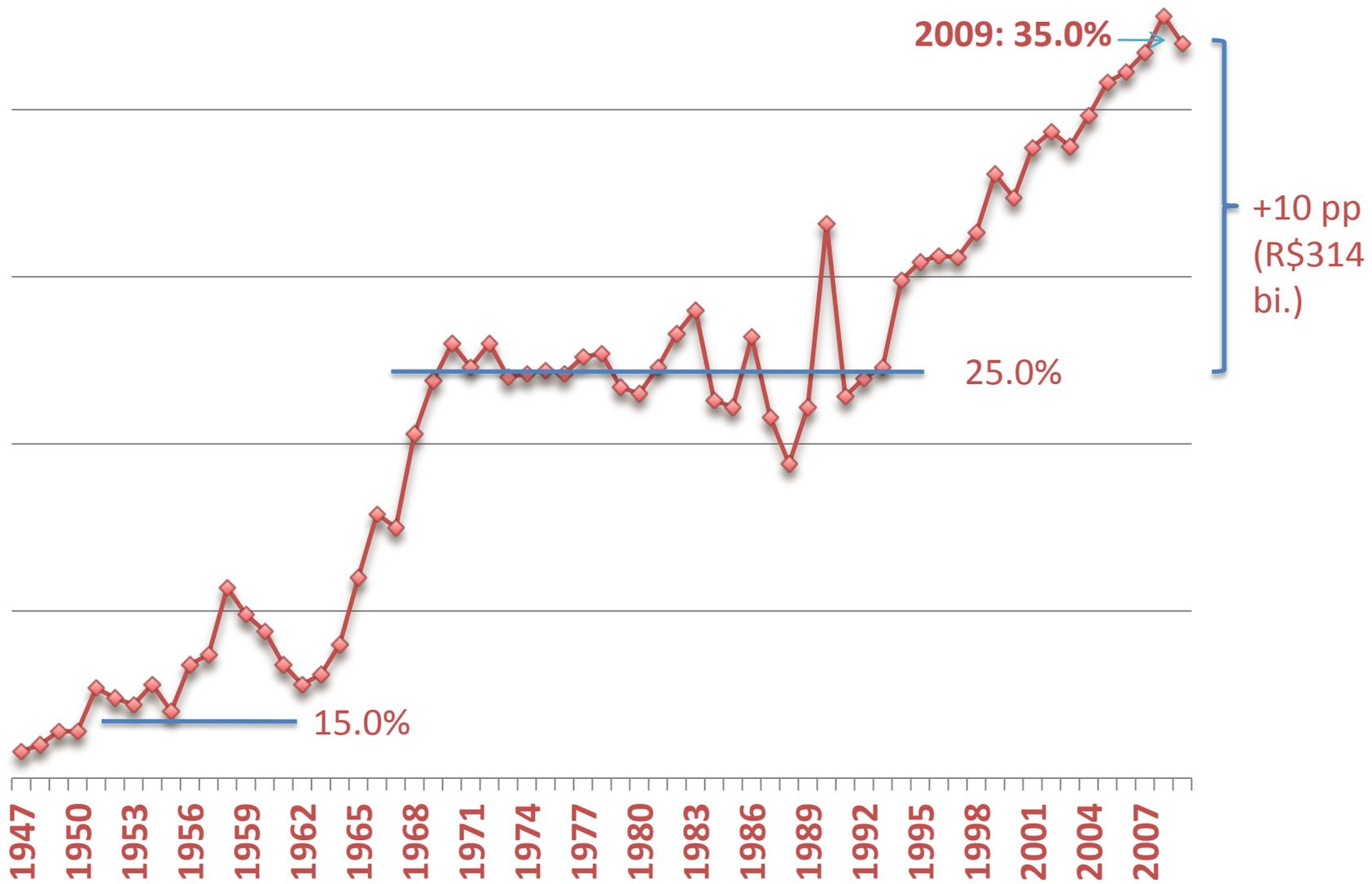
Frete (por tonelada)

2012 - R\$ 195,00

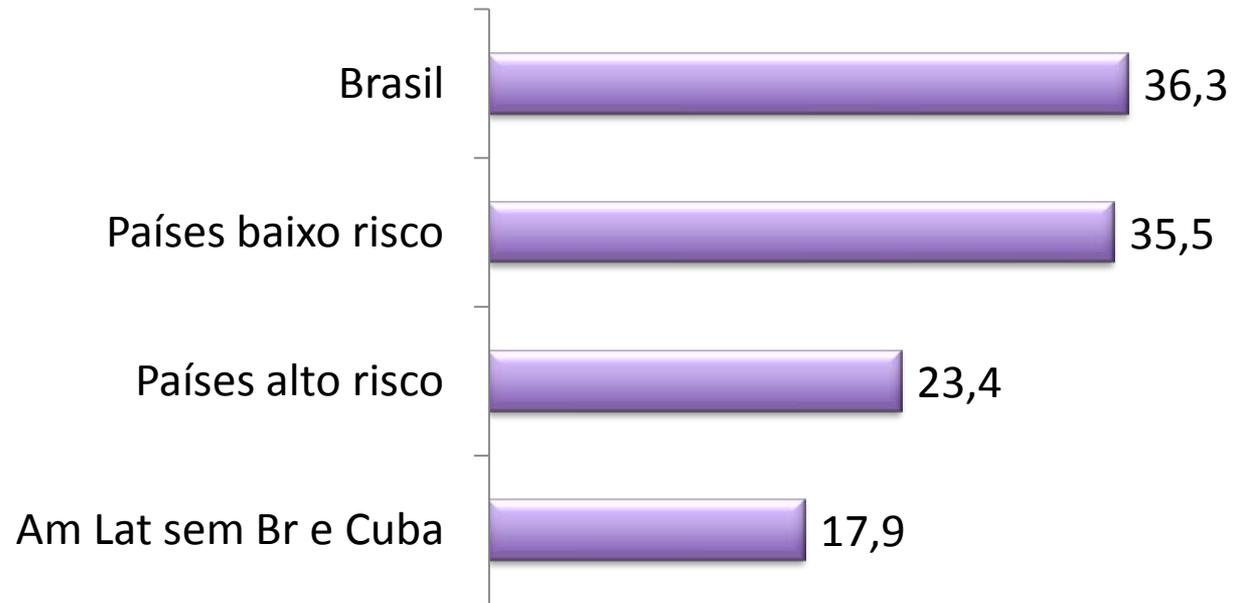
2013 - R\$ 320,00



Carga Tributária em % do PIB [1947-2009]



Carga Tributária em % do PIB [Média 1997-02]



O Globo, 7ago13

Segundo avaliação de fontes do governo, o trem-bala é apenas uma aposta, enquanto rodovias e aeroportos são dois setores com gargalos e necessidades urgentes de investimentos. Tanto no caso da Valec, quanto da EPL, sócia do trem-bala, o Tesouro terá que aportar recursos, num momento de dificuldades na área fiscal, o que reforça a posição da corrente favorável ao adiamento.

Com os leilões das rodovias, aeroportos e portos, o governo pretende criar no país um ambiente positivo aos investimentos. Segundo uma fonte, um eventual desastre no leilão do trem-bala e de ferrovias pode contaminar expectativas. Com modelo de concessão tradicional, o Executivo pretende arrecadar, no mínimo R\$ 5,7 bilhões, lances fixados nos editais de Galeão e Confins. O leilão dos dois primeiros trechos do programa de concessão das rodovias (BR 050 e 262), marcados para 18 de setembro, vão gerar investimentos de R\$ 5 bilhões em obras de duplicação e melhorias de acesso nos cinco primeiros anos.

A grita nas ruas contra a má qualidade dos serviços públicos coincidiu, ou talvez tenha também a ver, com vários sinais de esgotamento do modelo econômico em vigor. O aprofundamento do atual modelo de expansão do consumo se valeu do cenário externo bastante favorável de 2003 a 2008, teve uma pausa nos anos de crise, e, mesmo após esta se ter amainado, parece ter perdido o ímpeto inicial. Cabe discutir todos esses fatores, e avaliar as perspectivas para os próximos anos, dando ênfase no desempenho do segmento dos serviços de transporte, onde o governo tem definido novos programas de expansão, mas com resultados ainda pouco significativos.

Sinais de exaustão do modelo de expansão dos três C's: Commodities, Crédito+Transf., e Consumo?

- **Era natural a tendência ao amortecimento do papel do crédito e do alto crescimento da China (demanda), e ao aumento dos custos internos (basicamente, salários)**
- **Mas o que explica algo pior: a tendência à queda da taxa de investimento global (e da produtividade)?**
 - **Parte é a perda de fôlego da indústria de transformação (custos)**
 - **Excesso de interferência do governo**
 - **As concessões de infraestrutura não decolam**

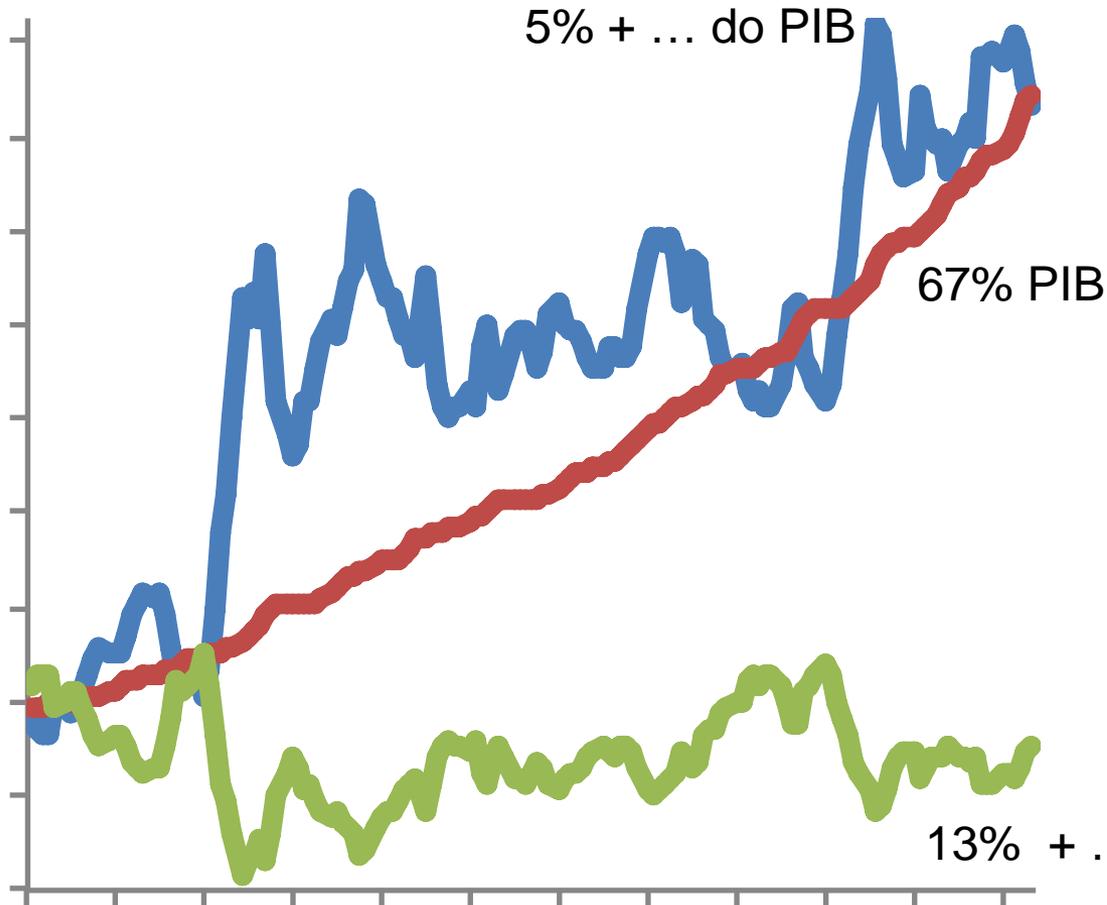
O papel dos investimentos em infraestrutura

Novas pressões pós-manifestações

Rumo a uma economia de serviços e do agronegócio

Aumento de demanda:

Queda de juros, aum. do crédito e das transf. renda, ganho de renda pelo aum. dos termos de troca, aum. da massa salarial etc.



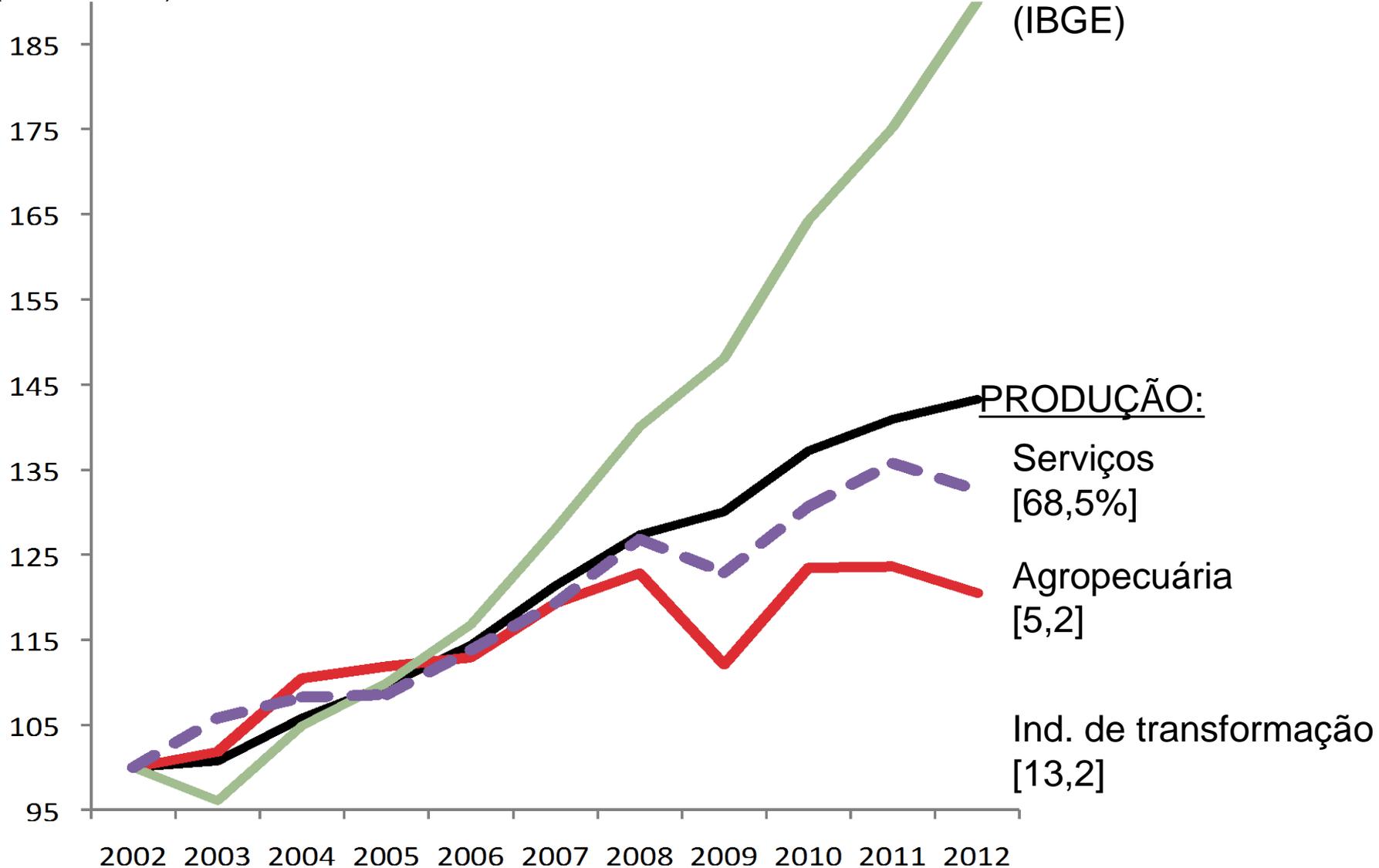
Índices de Preços

merc.sem
Commodities

13% + do PIB?

Rumo a uma economia de serviços e do agronegócio (2)

(índices reais)



Vendas Comércio
(IBGE)

PRODUÇÃO:

Serviços
[68,5%]

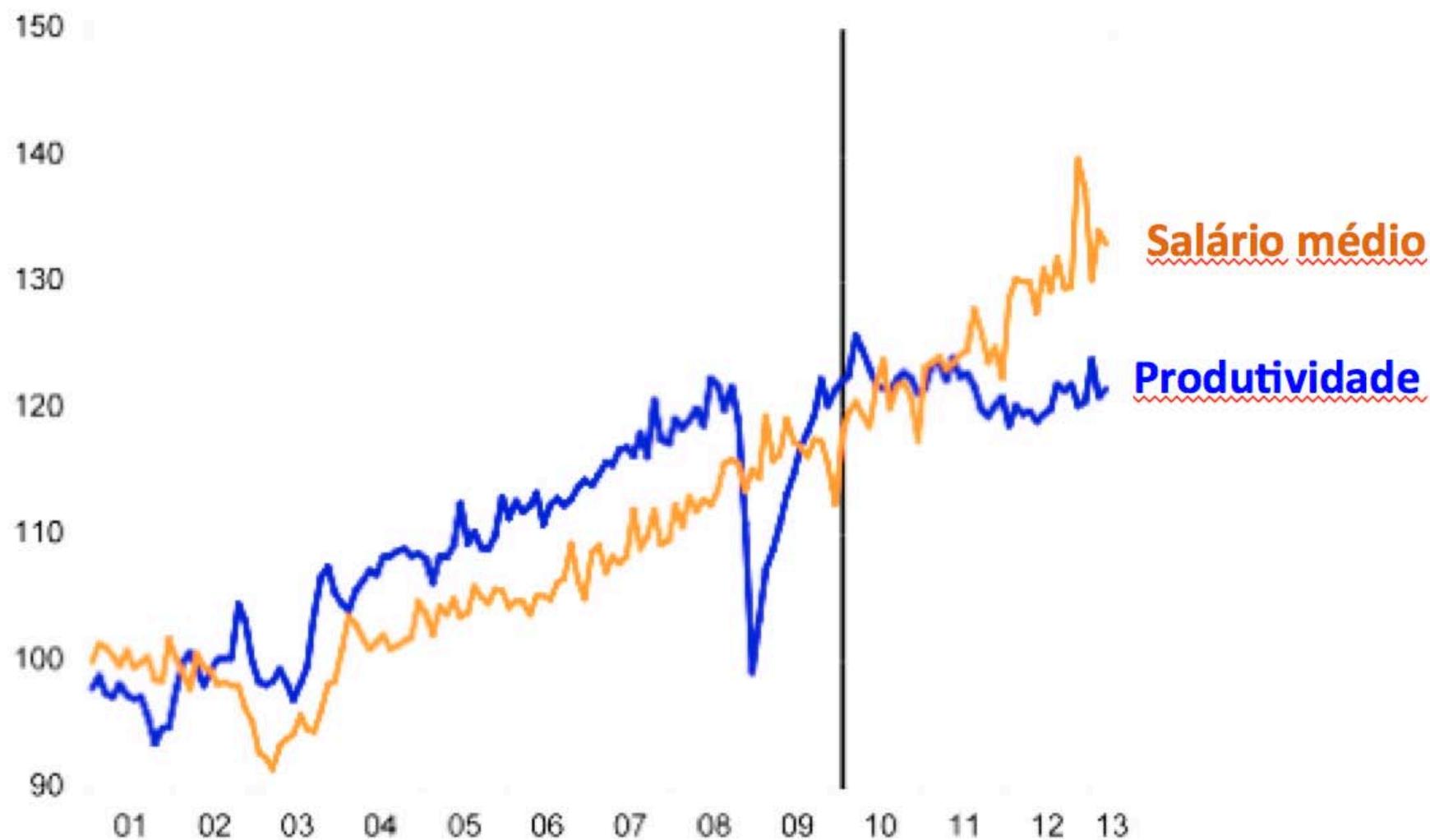
Agropecuária
[5,2]

Ind. de transformação
[13,2]

— Ind. Real Serviços — Ind. Real Ind. Transf.
— Ind. Real Vendas Com. - - - Ind. Real Agropec.

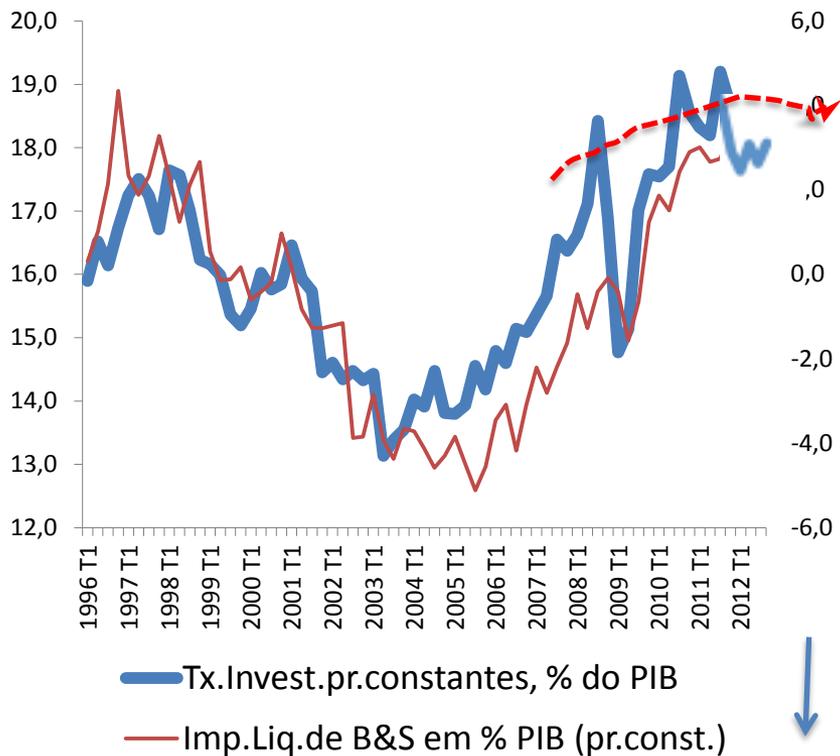
Resto: 13,1

Índices da produtividade da mão-de-obra e salário médio real na indústria



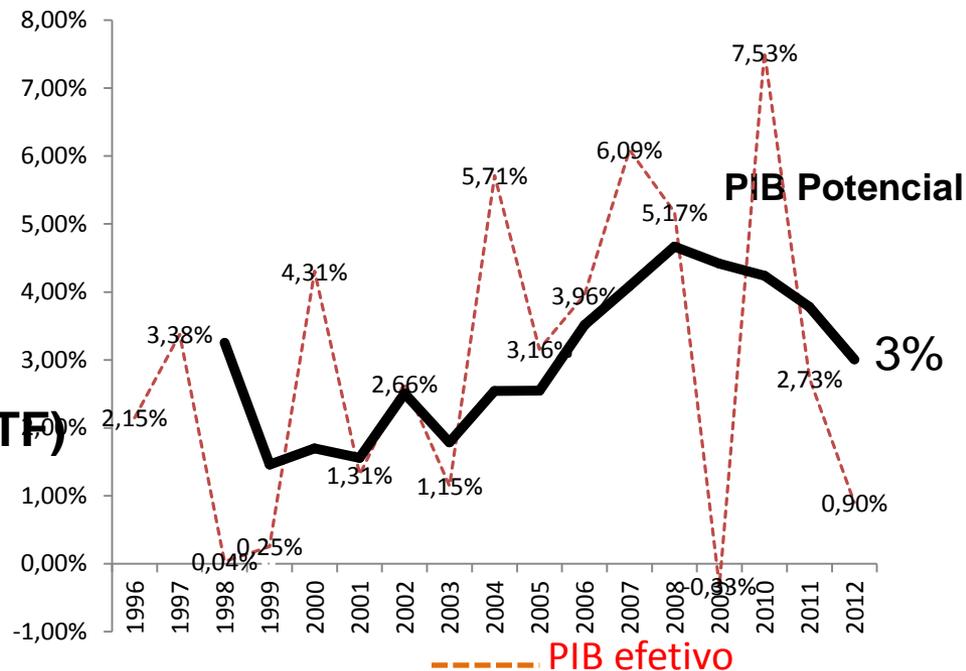
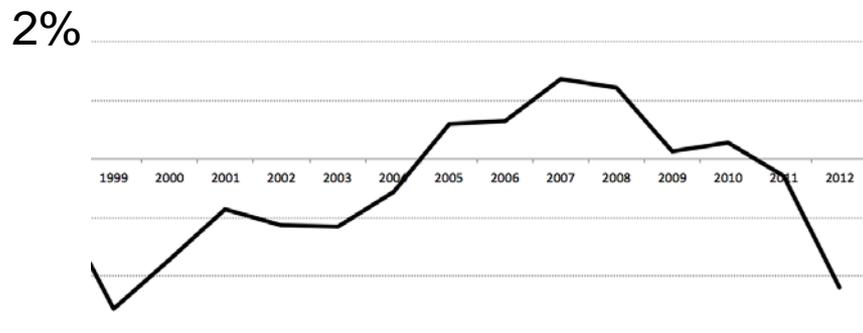
Auge e esgotamento do modelo de expansão do consumo: crédito





Queda da taxa de investimento e da produtividade (em parte pela primeira) reduzem o crescimento potencial (ou sustentável) do País

Produtividade total dos fatores (PTF)



“Em relatório divulgado na segunda-feira, a S&P destacou que um dos problemas para a análise de risco da economia brasileira é o baixo nível de investimentos, sobretudo em infraestrutura.

(...) o sucesso da atração do setor privado para os investimentos na área depende da taxa de retorno oferecida diante dos riscos.”

"A questão são as mensagens que estão vindo do governo. Veja o que feito no setor de eletricidade. É quase uma insanidade alguém vir (para o Brasil) e investir

- *Interferência do governo compromete investimentos e crescimento da economia*
- **Mau hábito adquirido na reação ao auge da crise (casos dos empréstimos do BNDES com financiamento de títulos públicos “selicados” e do aumento dos gastos da União acima do normal)**
- **Populismo puro...**
 - **Congelamento dos preços dos combustíveis**
 - **Achatamento dos preços de energia elétrica**
 - **Adiamento dos reajustes das passagens de ônibus urbanos nos grandes centros no início do ano**

(Ou razões da piora da percepção de risco do Brasil)

- *Interferência do governo compromete investimentos e crescimento da economia(II)*
 - **Adiamento dos reajustes de pedágio, represando pressões inflacionárias à la Argentina**
 - **Novos controles diretos de capital para depreciar o real e proteger a indústria (antecipando o que ocorreria agora por forças de mercado)**
 - **Abandono do tripé macro : superávit fiscal alto/ meta de inflação/ câmbio flutuante**

- *Interferência do governo compromete investimentos e crescimento da economia(III)*
 - **Especificamente na área de concessões: pressa e querer que o setor privado “faça caridade”**
 - **As menores taxas de retorno (tarifas) imagináveis**
 - **Sem plano de negócios**
 - **Inversão de fases**
 - **Planejamento precário, elefantes brancos (trem-bala?)**

A chave é reduzir a interferência do governo e corrigir os procedimentos governamentais no processo de concessões de infraestrutura

**A QUANTOS ANDA A INFRAESTRUTURA
BRASILEIRA?**

INFRAESTRUTURA Governo anuncia hoje pacote de concessões para melhoria do transporte no país

RODOVIAS

5.700 km

terão que ser duplicados



VALOR ESTIMADO

R\$ 40 bilhões

PRINCIPAIS TRECHOS

- 1 BR-101 (BA)
- 2 BR-262 (Belo Horizonte-Vitória)
- 3 BR-163, 262 e 267 (entre MT e MS)
- 4 BR-060 e 153 (Brasília, GO e TO)



MODELO

> Vence quem oferecer a menor tarifa de pedágio para o investimento previsto

FERROVIAS

8.000 km

deverão ser construídos ou modernizados



VALOR ESTIMADO

R\$ 50 bilhões

PRINCIPAIS TRECHOS

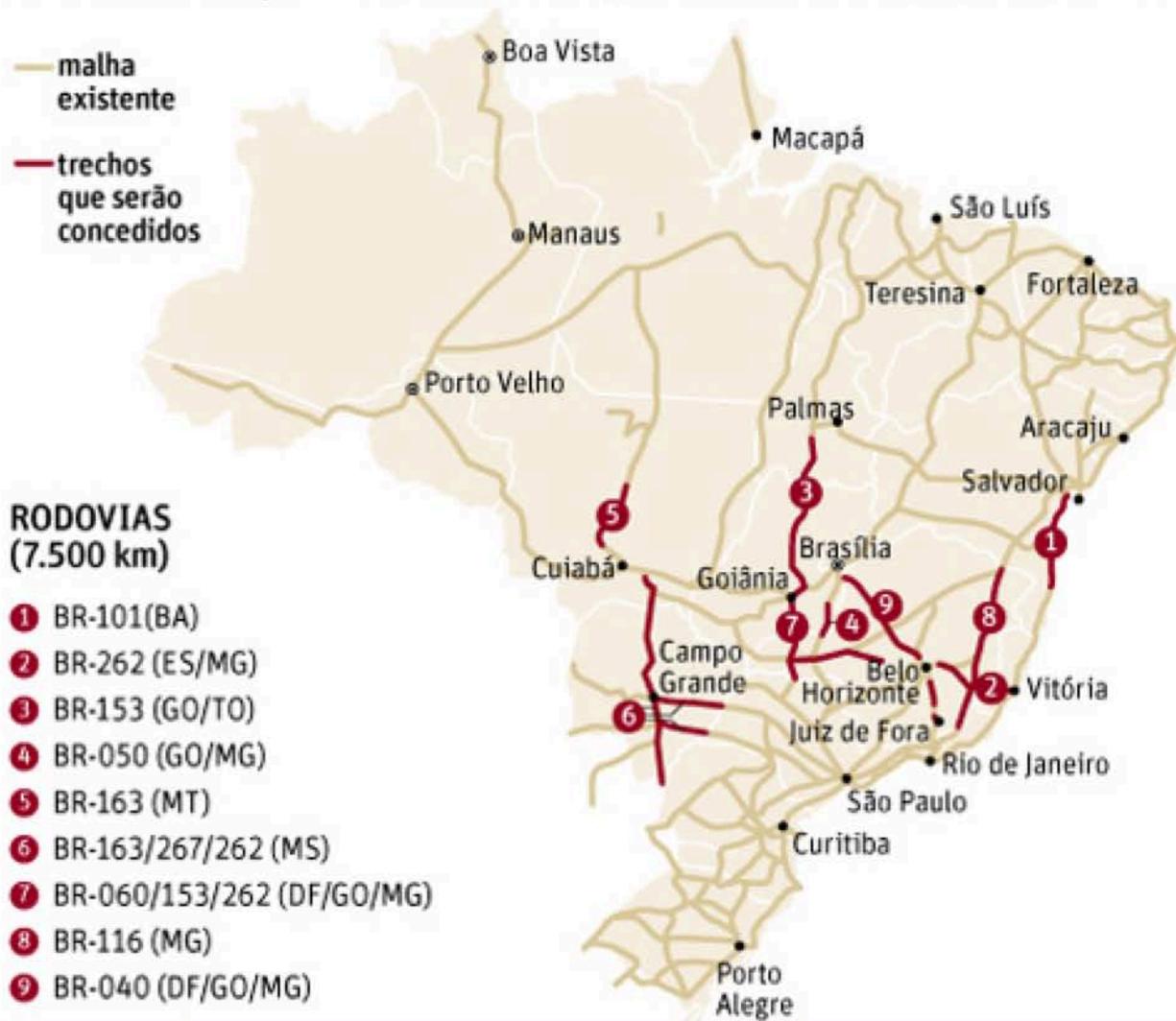
- 1 Rio de Janeiro-Vitória
- 2 Belo Horizonte-Salvador
- 3 Ferrovia Transcontinental
- 4 Ferrovia Norte-Sul*
- 5 Renovação da ferrovia SP-RS



MODELO

> Governo concede a ferrovia a um operador que pode vender o horário de passagem dos trens a qualquer empresa

REPROGRAMAÇÃO Após atrasos, governo define novas datas para licitação de rodovias federais



ETAPAS DA LICITAÇÃO

- Publicação do edital
- Licitação
- Prazo de licitação previsto em ago.2012

1ª etapa
 BR-262 31.jul.2013
 BR-050 20.set.2013
 Abr.2013

2ª etapa
 BR-101 29.ago.2013
 25.out.2013
 Abr.2013

3ª etapa
 BR-060 26.set.2013
 BR-153 25.nov.2013
 BR-262 Abr.2013

4ª etapa
 BR-163 25.out.2013
 BR-267 20.dez.2013
 Abr.2013

5ª etapa
 BR-116 Sem data definida
 BR-040 Sem data definida
 Jan.2013

Novos Investimentos em Ferrovias

Ferrovias

- 1 Ferroanel SP – Tramo norte
- 2 Ferroanel SP – Tramo Sul
- 3 Acesso ao Porto de Santos
- 4 Lucas do Rio Verde - Uruaçu
- 5 Uruaçu – Corinto - Campos
- 6 Rio de Janeiro - Campos - Vitória
- 7 Belo Horizonte – Salvador
- 8 Salvador - Recife
- 9 Estrela d'Oeste – Panorama - Maracaju
- 10 Maracaju – Mafra
- 11 São Paulo – Mafra - Rio Grande



POST SCRIPTUM



FANTÁSTICO > QUADROS

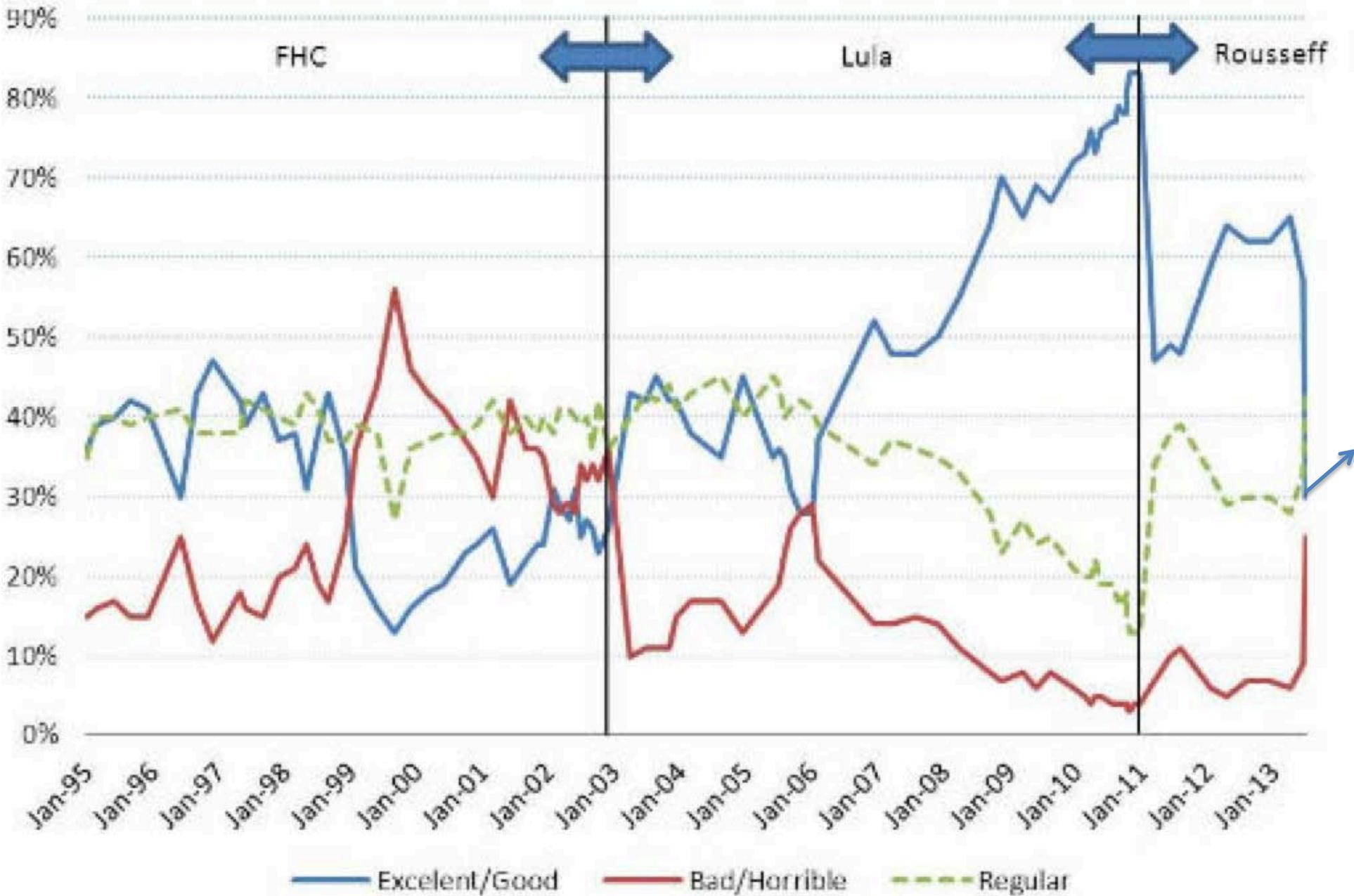
BRASIL, QUEM PAGA É VOCÊ

2jun13

Para a ministra, a culpa parece ser das empresas de consultoria que elaboram projetos...



Aprovação dos governos FHC, Lula e Rouseff



FT

August 18, 2013 12:25 pm

Brazil tries to
fill the potholes
in its path to
growth

By Joe Leahy in São Paulo

Ranked 101st out of 144 countries for its infrastructure by the World Economic Forum, the parlous state of its logistics and urban transportation networks has emerged as one of the most critical challenges facing Brazil's economy.

So critical has the problem become, it has also emerged as an issue in next year's presidential elections following mass protests in June that were sparked by a proposed modest increase in bus and metro fares.

In response, the government is proposing an investment programme that if realised would be the country's biggest and most rapidly implemented in history. In logistics alone – ports, airports, railways and roads – the government is looking to invest R\$100bn (US\$42bn) next year and the same again in 2015.

‘Ah, now we have contracted all of the infrastructure projects we need’, when we have invested R\$100bn a year for five years, or R\$500bn, which is what we estimate is the deficit in [logistics] infrastructure,” said Bernardo Figueiredo

In Brazil’s cities, the metro system of São Paulo, a city with nearly 1.5 times the population of London, is just one-sixth the size of that of the British capital.

To fix these problems, the government is auctioning R\$133bn of roads and railways as well as ports and main airports. In addition, there are R\$81bn in metro, bus and other urban mobility projects being opened for private sector investment, according to Credit Suisse.

The June protests have given new urgency to the overall infrastructure drive

which had become stalled in bureaucracy and bickering over returns, with the government keen to minimise perceived price gouging by private investors.

The government had been offering real returns of just 5.5 per cent on toll road projects, for example, an amount that has been adjusted up to 7.2 per cent following a lack of interest from the market. This has led many to argue the government would be better off leaving the whole issue of returns to the market to decide through a competitive process. “If auctions are well designed, you don’t have to worry about pegging returns at a ‘right’ level,” said Arminio Fraga of Gávea, a fund, and a former head of the Brazilian central bank. “It’s not just about execution, it’s also about ideology.”

 Anhanguera 12	 R. Bittencourt 06
 Bandeirantes 15	 R. Tavares 08
 Dutra 29	 C. Branco 12

REGULAZÃO
ELETÔNICA
ESTA VIA





Traffic queues on a São Paulo road during rush hour Reuters

In a jam
Transport troubles

16%

Proportion of roads in Brazil that are paved

R\$100bn

Amount Brazil's government plans to invest in infrastructure next year and again in 2015

82%

Percentage of its soybeans that Brazil moves by road compared with only 25 per cent in the US

\$145

Cost for Brazil to move a tonne of soybeans from farm to port, nearly six times what it might cost a US producer

21

Days it takes a container to clear Brazil's main port, Santos, compared with only two days for Rotterdam, says Maersk

Gover no teme efeito de fracasso no trem-bala sobre outras concessões

- Governo quer licitar ainda este ano sete dos nove trechos de rodovias incluídas no programa de concessões e assegurar o sucesso dos leilões dos aeroportos (Galeão e Confins)
- O Globo
- GERALDA DOCA
- MARTHA BECK (

Publicado:

7/08/13 - 8h00

BRASÍLIA - O governo quer licitar ainda este ano sete dos nove trechos de rodovias incluídas no programa de concessões e assegurar o sucesso dos leilões dos aeroportos (Galeão e Confins), duas áreas que considera prioritárias. E teme que um eventual fracasso do leilão do trem-bala, marcado para o dia 19 de setembro, possa contaminar as demais licitações. Assim, uma corrente liderada pelo ministro dos Transportes, Cesar Borges, defende o adiamento do leilão do trem-bala, contra a posição do presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, que pretende manter o cronograma, mas está com posição enfraquecida no governo.

— Todas as conversas indicam que o projeto do trem-bala vai ser adiado. É natural. Ganham prioridade neste momento as concessões de rodovias, aeroportos e portos, que são mais importantes do ponto de vista da economia — reforçou um integrante do governo.

Também perde força o cronograma das concessões das ferrovias, considerado um processo mais complexo e pouco amadurecido pelos próprios técnicos do governo e pelo setor privado. Uma das dúvidas está, por exemplo, na regra pela qual a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias se comprometeu a garantir os ganhos das empresas que explorarem ferrovias nos trechos em que não houver demanda do setor privado. Para garantir que a estatal honrará esse compromisso, o Tesouro Nacional já emitiu R\$ 15 bilhões em títulos que foram colocados na Valec. No entanto, os técnicos admitem que, mesmo assim, o mercado alega ter dúvidas sobre o compromisso da Valec.

— Eles dizem que a Valec sempre pode desistir desse processo no meio do caminho — afirmou um técnico da equipe econômica.

