

# UM PROBLEMA QUE PERSISTE

## *A PROBLEM THAT PERSISTS*

Com um aumento do PIB de 7,5% em 2010 e perspectivas de crescer em torno de 4% em 2011 e 5% em 2012, o Brasil vive hoje uma realidade preocupante na área de infraestrutura, principalmente em transportes, saneamento e energia. Sem investimentos nesses setores o país pode parar. Sabemos que a integração de rodovias, aeroportos, ferrovias, portos e hidrovias são fundamentais para a construção de uma rede de logística capaz de conectar os polos de produção localizados em todo o território brasileiro. E o mesmo lado da moeda abriga ainda, infelizmente, uma carência de bons serviços de energia e saneamento, condições necessárias para a melhoria do bem estar da população.

Mas, uma boa infraestrutura tem consequências benéficas bem mais amplas. É importante para a redução de custos e aumento da produtividade e competitividade do país. Há uma correlação direta entre infraestrutura e crescimento econômico. Modais de transportes (rodovias, ferrovias, portos e aeroportos) bons e eficientes, energia suficiente e barata e sistemas de comunicação confiáveis barateiam os custos de produção. Em consequência, aumenta o retorno financeiro das empresas, o que é um estímulo a novos investimentos, para a geração de emprego e o aumento da renda.

Isso não ocorre no Brasil, no entanto. Pelo menos não como deveria. O investimento em infraestrutura ainda é baixo em relação ao PIB. E o problema vem de

*On the account of a GDP increase of 7.5% in 2010, and growth estimates of approximately 4% in 2011 and 5% in 2012, Brazil's infrastructure is the focus of great concern, especially in the segments of transportation, sanitation and energy. The country may stop without investments in these areas. Highways, airports, railways, ports and waterways need to be integrated, since they are essential for the construction of a complete logistics network that will connect production centers located throughout the national territory. Energy and sanitation services also lack, despite being a principal condition for the development and well-being of people.*

*But the positive consequences of a good infrastructure are much wider. It is essential for a country's competitiveness, reducing costs and increasing productivity. There is a direct relation between infrastructure and economic growth. Together, good and efficient transportation modals (highways, railways, ports and airports); sufficient and cheap energy; and reliable communication systems reduce production costs. As a result, there is a growth in the financial income of companies, which stimulates new investments, generates jobs and increases the income of people.*

*However, this is not the case of Brazil. Although it should be. Infrastructure investments are low if compared to the country's GDP. And this situation persists. According to the report disclosed in 2007*



De acordo com o Banco Mundial, entre 1995 e 2002 o país teve investimento público insignificante em infraestrutura.

*According to the World Bank, from 1995 to 2002 the country experienced meaningless public investments in infrastructure.*

longe. De acordo com um relatório do Banco Mundial, divulgado em 2007, no período de 1995 a 2002 o país teve investimento público em infraestrutura insignificante. Em 1995, por exemplo, ano em que tiveram início as privatizações de empresas públicas, o investimento governamental não chegou a 3% do PIB. Taxa que permaneceu praticamente a mesma em 1996 e 1997, caindo, em 1998, para 2,5% e em 1999 para 1,5%. No início da nova década, entre 2000 e 2002, a taxa de investimento público se manteve em torno desses mesmos 1,5%.

Um estudo mais recente do BNDES mostra que pouco mudou desde então. Entre 2006 e 2009, o Brasil investiu 2,1% do PIB em infraestrutura, um pouco mais do que no início da década, é verdade, mas ainda bem abaixo dos 5% a 7% registrados em países asiáticos, por exemplo. De acordo com o estudo do banco, por causa das obras previstas até 2014 esse percentual pode subir para 2,5% a 3% do PIB. Ainda aquém do que seria necessário. Conforme avaliação do banco de investimentos americano Morgan Stanley, para atingir os níveis de crescimento de países como a Coreia do Sul e a China, o Brasil precisa investir 4% do PIB em infraestrutura nos próximos dez anos.

#### **Meta distante**

Em números redondos, o país teria de aplicar cerca de R\$ 800 bilhões nos próximos cinco anos para melhorar essa área. A estimativa é da Associação

*by the World Bank, Brazil recorded insignificant public investments in infrastructure in the period from 1995 to 2002. For example, in 1995, when the process of privatization of public companies started, government investments were lower than 3% of GDP. The percentage remained practically the same from 1996 to 1997, falling to 2.5% in 1998 and 1.5% in 1999. At the beginning of the new decade, from 2000 to 2002, the percentage of public investments still stood at 1.5%.*

*According to a study by the BNDES, little has changed since then. From 2006 to 2009, infrastructure investments were 2.1% of GDP, a little more than the percentage registered in the beginning of the decade, but far below the 5% to 7% recorded in Asian countries, for example. According to the bank, this percentage may rise to 2.5% to 3% of GDP due to the works estimated for the 2014 FIFA World Cup. However, this is not yet sufficient. According to the evaluation by the US investment bank Morgan Stanley, in order to reach the growth levels achieved by countries such as South Korea and China, Brazil needs to invest 4% of GDP in infrastructure in the next 10 years.*

#### **Distant target**

*In round figures, the country would have to invest some R\$ 800 billion to improve this area in the next five years, according to the Brazilian Infrastructure*

## INFRAESTRUTURA INFRASTRUCTURE

Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). Desse total, são necessários R\$ 376 bilhões para o setor de petróleo e gás, R\$ 141 bilhões em energia elétrica, R\$ 120 bilhões em transporte e logística, R\$ 98,5 bilhões em telecomunicações e R\$ 67,5 bilhões em saneamento. A se levar em conta os números mais recentes, essa meta não será atendida. Em 2010, os investimentos totalizaram R\$ 146 bilhões, menos, portanto, do que os R\$ 160 bilhões anuais necessários.

Um caderno especial sobre a economia do país, publicado em maio de 2010, o jornal britânico *Financial Times* disse que os problemas de infraestrutura podem deixar o “futuro brilhante” do Brasil “fora de alcance”. Para o jornal, apesar do ambiente mais favorável aos investimentos, a perspectiva para a infraestrutura no Brasil é “profundamente irregular”.

Para justificar sua opinião, o *FT* primeiro reconhece que a urbanização de fato está sendo realizada em diversas favelas mas, logo adiante, ressalva que a tarefa é “assustadora”, como mostraram os deslizamentos e as mortes causadas pela chuva. Na área de transportes, cita o Rodoanel em São Paulo, como obra que está ajudando a melhorar o trânsito. O jornal inglês lembra, no entanto, que as vendas recorde de veículos preenchem os espaços de forma mais rápida do que a construção de novas vias pode suportar.

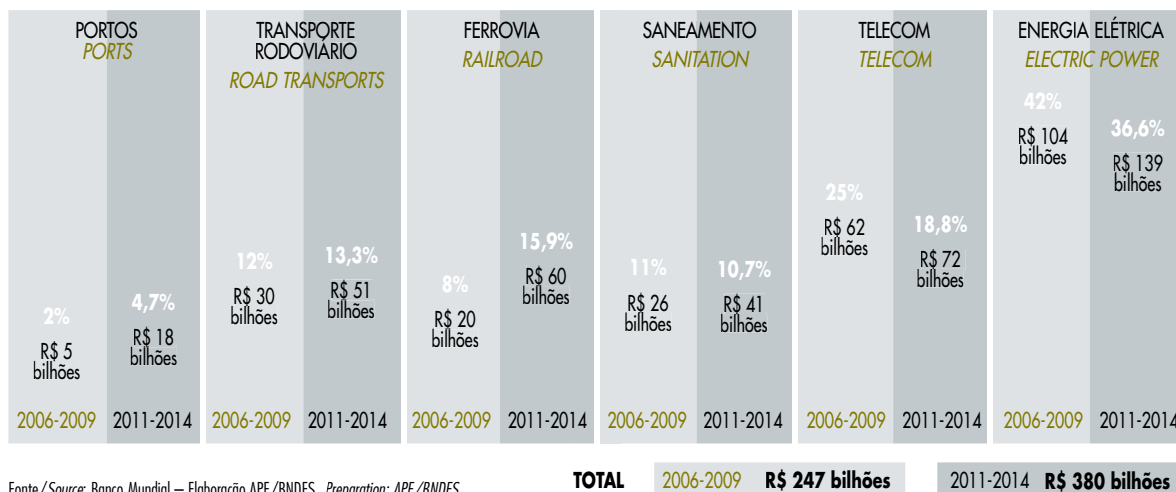
and Base Industries Association (ABDIB). Of this total, R\$ 376 billion should be directed to the oil and gas sector; R\$ 141 billion, to energy; R\$ 120 billion to transportation and logistics; R\$ 98.5 billion to telecommunications; and R\$ 67.5 billion to sanitation. If most recent data is taken into account, this target will not be achieved. In 2010, investments totaled R\$ 146 billion, or less than the R\$ 160 billion that would be needed on a yearly basis.

Even foreign agents are apprehensive about the country's capacity to meet this goal. In a special section about the Brazilian economy, published in May 2010, the British newspaper “Financial Times” stated that infrastructure problems may put Brazil's “brilliant future” totally out of reach. According to the newspaper, despite a more favorable investment environment, the prospects for the country's infrastructure are “deeply irregular”.

To justify its opinion, the *FT* recognizes that many slums are undergoing a process of urbanization. Further on, however, the text stresses that the initiative is “alarming” as showed by the land sliding and deaths as result of the rain. Regarding the transportation sector, the text says that São Paulo's highway ring (called Rodoanel), is improving traffic conditions, although record car sales are filling up all spaces much faster than the construction of new highways is able to support.

Internally, there is a consensus about the fact that logistics is among the structural problems to be

### EVOLUÇÃO DOS APORTES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA EVOLUTION OF CONTRIBUTIONS IN INFRASTRUCTURE WORKS



Fonte/Source: Banco Mundial – Elaboração APE/BNDES Preparation: APE/BNDES

Internamente, é consenso no Brasil que um dos problemas estruturais que precisam ser resolvidos mais rapidamente é o da logística, considerada por muitos como o calcanhar de Aquiles da economia brasileira. Uma das medidas mais importantes para isso é a mudança da matriz de transportes, que hoje é dominada pelo modal rodoviário. Nada menos do que cerca de 60% das mercadorias são transportadas por caminhão. Por isso, a meta do Ministério dos Transportes para os próximos 15 anos é aumentar o transporte ferroviário dos atuais 23% para 32% e pelo menos dobrar o hidroviário, dos 13% de hoje para 26%.

### “Boom” de passageiros

Em relação ao transporte de passageiros, um dos gargalos de infraestrutura que o Brasil vem tendo que enfrentar nos últimos anos é o aeroportuário. Hoje, praticamente todos os 20 principais aeroportos do país apresentam algum tipo de problema, entre os quais o principal é um número maior de passageiros do que sua capacidade comporta. Nos anos recentes, com o aquecimento da economia do país, que gerou uma assim chamada democratização dos serviços aéreos, o número de passageiros, principalmente das classes C e D, passou por um verdadeiro boom.

Segundo dados da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – (SAC/PR), o crescimento no número dos que viajaram de avião, no

solved as soon as possible, being considered by many as the “Achilles Tendon” of the Brazilian economy. An important measure in this sense is the change in the transportation matrix, which is dominated by the highway modal. Nothing less than 60% of goods is transported by trucks through highways. For this reason, the Ministry of Transportation plans to expand railway transportation in the next 15 years from the current 23% to 32%, and double waterways transportation capacity from 13% to 26%.

### “Boom” of passengers

Regarding the transportation of passengers, a principal bottleneck faced by the country in the past years takes place in all Brazilian airports. Today, practically all of the country's 20 principal airports are having problems, especially regarding the number of passengers, which is far above the capacity for which they were built to. In recent years, with the growth of the Brazilian economy, which generated the so-called “democratization” of air transportation services, the number of passengers has boomed, particularly among mid-low and lower classes.

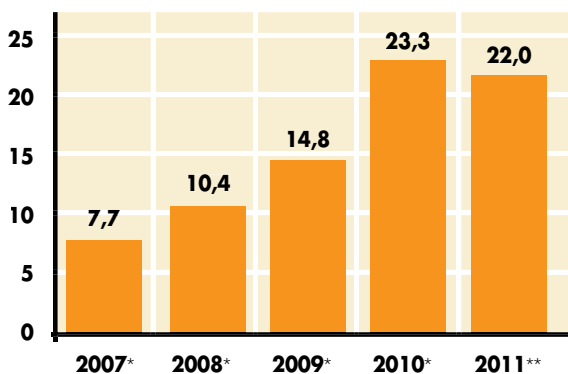
According to data released by the Civil Aviation Department of the Presidency of the Republic (SAC/PR), the number of air passengers increased by 118% from 2003 to 2011. This percentage variation has never been registered in any other country. The Brazilian Airport

## RECURSOS PÚBLICOS PARA O CRESCIMENTO EM R\$ BILHÕES

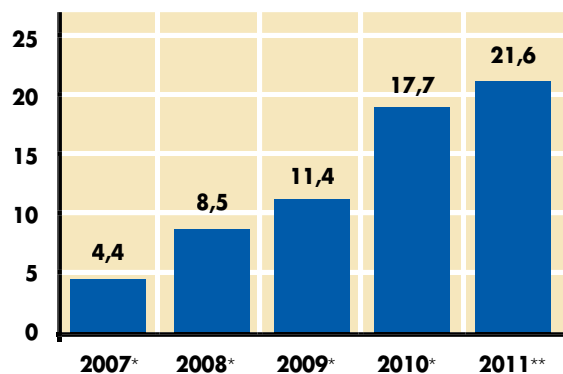
PUBLIC FUNDS FOR GROWTH IN R\$ BILLION

EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA DO PAC IMPLEMENTATION OF THE PAC BUDGET

VALOR PAGO AMOUNT PAID



Fonte/Source: Ministério do Planejamento



Data de referência Reference date \*31 de outubro/ October 31 \*\*11 de novembro de 2011 / November 11, 2011

\* . \*\*



## INFRAESTRUTURA

### INFRASTRUCTURE

período de 2003 a 2011, foi de 118%, uma variação percentual que não foi registrada em nenhum outro país. Dados da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que controla 66 aeroportos e 97% do tráfego aéreo brasileiro mostram que em 2010 cerca de 155 milhões de passageiros circularam pelos aeroportos, provenientes de voos domésticos e internacionais. Nesse número estão contabilizados embarques, desembarques e conexões. Não é de estranhar que as imensas filas para fazer o *check-in* podem piorar se o país não investir maciçamente no setor.

A luz vermelha acendeu a partir de um estudo encomendado pelo BNDES à consultoria McKinsey, que alertou que a infraestrutura aeroportuária disponível hoje não tem fôlego para acompanhar o atual ritmo de crescimento do país. De acordo com o estudo, até 2030 o Brasil precisa realizar investimentos na ordem de R\$ 34 bilhões, para fazer com que os seus 20 principais aeroportos consigam movimentar 310 milhões de passageiros por ano.

Com o objetivo de resolver pelo menos parte do problema, o governo resolveu conceder à iniciativa privada a exploração de três dos principais aeroportos do país, Guarulhos, Viracopos, em Campinas, e Brasília. O leilão dos três foi realizado no dia 6 de fevereiro e alcançou o valor total de R\$ 24,5 bilhões, com um ágio de 347%, sobre o valor mínimo R\$ 5,477 bilhões que o governo pedia por eles. A expectativa é

*Infrastructure Company (INFRAERO), which controls 66 airports and 97% of Brazil's air traffic, supplies more details. The most recent data available are from 2010, when some 155 million passengers used these airports, flying in domestic and international flights. This figure includes boardings, landings and connections in the period. Long check-in queues are already irritating the passengers, and the situation will be even worse if the sector does not receive huge investments.*

*The red light was on after the release of a study ordered by the BNDES development bank to McKinsey consulting firm. The report showed that Brazil's current airport infrastructure is not sufficient to keep up with the country's growth rates. According to the document, until 2030, Brazil will need to invest some R\$ 34 billion in order to increase the capacity of its 20 principal airports, which are expected to receive 310 million passengers per year.*

*In order to solve at least part of the problem, the government decided to pass on the operation of three of the country's main airports, in Guarulhos (state of São Paulo), Viracopos (in the city of Campinas, also state of São Paulo), and Brasília, the federal capital, to the private initiative. The auctions were held on February 6th and reached a total of R\$ 24.5 billion, a premium of 347% on the minimum value of R\$ 5.477 billion asked for the airports. The expectation is that under private administration, the expansion and improvement of these airports can be speeded up.*

## FINANCIAMENTO PÚBLICO EM MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES DA COPA EM R\$ MILHÕES

PUBLIC FUNDING FOR URBAN MOBILITY IN CITIES INVOLVED IN THE FIFA WORLD CUP IN R\$ MILLIONS

CIDADES CITIES	OBRAS WORKS	FINANCIAMENTO FUNDING
NATAL	CORREDOR CORRIDOR 22 KM / TÚNEL TUNNEL 2 KM / 5 VIADUTOS FLYOVERS	361,01
RECIFE	BRT 18 KM / CORREDOR CORRIDOR 16,5	675,10
PORTO ALEGRE	BRT 27,3 KM / CORREDOR CORRIDOR 12,4 KM	484,40
SÃO PAULO	MONOTRILHO MONORAIL 18 KM	1.082,00
MANAUS	MONOTRILHO MONORAIL 20,2 KM / BRT 23 KM	800,00
FORTALEZA	VLT 13 KM / BRT 15,5 KM / CORREDOR CORRIDOR 7 KM	409,00
RIO DE JANEIRO	BRT 41 KM	1.179,00
BRASÍLIA	VLT 6,4 KM / VIÁRIO ROAD 2 KM	361,00
CURITIBA	BRT 4,1 KM / CORREDOR CORRIDOR 71,5 KM / VIÁRIO ROAD 8,5 KM	439,20
BELO HORIZONTE	BRT 41,5 KM / CORREDOR CORRIDOR 9,1 KM	1.023,30
CUIABÁ	VLT 23,2 KM / CORREDOR CORRIDOR 10 KM	454,70
SALVADOR	BRT 19 KM	541,80

Fonte/Source: Ministério das Cidades

que, com administração privada, as obras de ampliação e melhoria desses aeroportos sejam aceleradas.

Entre as razões da concessão está a urgência do governo em realizar os investimentos nos aeroportos para prepará-los para a Copa de 2014. O contrato assinado com as concessionárias vencedoras do leilão as obriga a concluir um conjunto de obras orçado em R\$ 2,8 bilhões antes da competição. No total, os três aeroportos devem receber R\$ 16 bilhões em investimentos durante o período de concessão, que será de 20 anos para Guarulhos, 25 anos para Brasília e 30 anos para Campinas. Se as concessionárias não cumprirem, dentro do prazo, os investimentos iniciais obrigatórios, poderão ser multadas em até R\$ 150 milhões.

Outro desafio é preparar os aeroportos para três megaeventos esportivos que acontecerão no país nos próximos anos: a Copa das Confederações, em 2013, a Copa do Mundo, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016. Segundo o diagnóstico traçado pela McKinsey, tais eventos deverão aumentar o volume de passageiros nos aeroportos brasileiros entre 2% a 4%. A Infraero, por sua vez, promete investir R\$ 5,73 bilhões para garantir um bom atendimento ao fluxo de turistas que circularão pelas 12 cidades-sedes da Copa do Mundo. Calcula-se que pelo menos 600 mil turistas de outros países e 3,1 milhões de brasileiros devem circular pelas cidades-sedes do mundial, sendo muito provável que a maioria utilize o transporte aéreo para isso.

### **Problema menor**

Apesar da gravidade dos problemas de logística e dos aeroportos, esses não são os maiores obstáculos de infraestrutura que o Brasil terá de superar se quiser ter um crescimento sustentável. Pelo menos esta é a avaliação da economista Annabelle Mourougane, da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), autora de um trabalho sobre a economia do país. “Os aeroportos serão importantes nos próximos dois anos, mas em longo prazo é um problema pequeno comparado a outros”, declarou, em outubro do ano passado, quando apresentou o estudo.

Para ela, questões como sustentabilidade do setor energético e obras de saneamento são mais urgentes. “O Brasil está realmente atrás em saneamento em comparação a outros setores”, disse “Esse é um problema que não diz respeito somente ao crescimento econômico, mas também à inclusão social”. Em

*The reasons given for privatization include the government's urgency in performing investments in airport infrastructure to have them prepared for the 2014 FIFA World Cup event. The contract signed with the concessionaires that won the auction requires them to complete a number of works budgeted at R\$ 2.8 billion prior to the competition. In all, the three airports should be given R\$ 16 billion in investments during the concession period, which will be 20 years in the case of Guarulhos, 25 years for Brasília, and 30 years for Campinas. If the conditions are not met within the maximum period set out, with all mandatory initial investments, the companies can be fined up to R\$ 150 million.*

*Another challenge will be to prepare the airports for three large sports events that will happen in the country: the 2013, Confederations Cup, the 2014 FIFA World Cup, and the Olympic Games in 2016. According to McKinsey's analysis, during these international events, the volume of passengers in Brazilian airports will increase by 2% to 4%. INFRAERO is planning to invest R\$ 5.72 billion to guarantee sufficient assistance to the flow of tourists that will circulate in the 12 host cities of the World Cup. According to estimates, some 600 thousand tourists from other countries and 3.1 million Brazilians will circulate in host cities, and most part of them is likely to use air transportation to get to these places.*

### **Secondary problems**

*Despite the seriousness of the problems regarding logistics and airports, these are not the greatest infrastructure barriers to be overcome by Brazil in order to achieve sustainable growth.. At least this is the opinion of Annabelle Mourougane, economist at the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and the author of a study about the country's economy. “Airports will be an important issue in the next two years, but in the long run, they are a small problem compared to others,” she declared to Terra portal in October last year, when the study was published .*

*She says that issues like the sustainability of the energy sector and sanitation works are more urgent. “Sanitation in Brazil is really behind compared to other sectors. This problem is not only related to the country's economic growth, but also to social inclusion,” said Annabelle Mourougane. The OECD*

relação à energia, ela alertou que vai haver escassez no futuro. “A demanda cresce muito e a oferta não acompanha esse crescimento”, disse Annabelle. Seu colega e co-autor do trabalho, Jens Arnold, alertou para outro problema. Segundo ele, os altos juros e a pesada carga tributária são fatores que precisam ser combatidos para que o país se torne mais atrativo para investimentos reais.

#### **Sem competitividade**

A soma de todos esses problemas de infraestrutura é a principal causa de o Brasil ocupar apenas o 53º lugar no *ranking* geral do Relatório Global de Competitividade 2011-2012, elaborado pelo Fórum Econômico Mundial e divulgado em setembro do ano passado. Embora tenha subido cinco posições na classificação, o país ainda está atrás, na América Latina, do Chile, que ocupa a 31ª posição no *ranking*, e do Panamá, em 49º lugar. Entre as principais causas dessa fraca colocação estão a falta de mão de obra especializada, a burocracia e justamente os problemas de infraestrutura.

Para o diretor presidente do Movimento Brasil Competitivo (MBC), Erik Camarano, entidade que ajudou a elaborar o *ranking*, apesar do avanço em sua colocação, o país ainda precisa investir muito em infraestrutura e diminuir a corrupção e a burocracia para se tornar mais competitivo e atrair um volume maior de investimentos. “Pioramos a avaliação na infraestrutura do ano passado para cá”, disse. “Os únicos indicadores nessa área que melhoraram foi de telefonia fixa e celular. Os outros todos, especialmente de transportes, mostraram uma piora no *ranking*. Isso reforça um tema que a gente tinha levantado no ano passado que é a importância do investimento em infraestrutura para garantir que ela não seja um gargalo para a competitividade brasileira”.

O problema é também a lentidão com que o país avança. Para Camarano, não há nada errado em relação à condução da economia brasileira. O país está na direção correta, ou seja, tem a garantia da estabilidade de preços e da inclusão social. “Foi uma estratégia consistente do ponto de vista macro”, avalia. “Mas o que existe hoje é uma discussão quanto à velocidade desse crescimento. Para darmos um salto e pegarmos alguns atalhos para sermos mais rápido, precisamos investir naqueles fatores que geram um ambiente mais inovador e competitivo para o país”.

*economist also warned about energy shortage in the future. “Demand is growing fast, and supply is not keeping up with this growth,” she affirmed. Her colleague and co-author of the study, Jens Arnold, mentioned another problem. According to Arnold, high interest rates and the heavy tax burden need to be controlled so as to make the country more attractive to actual investments.*

#### **No competitiveness**

*The sum of all infrastructure problems is the principal cause for Brazil to occupy the 53rd position on the general ranking of the 2011-2012 Global Competition Report, which was prepared by the World Economic Forum and published in September last year. Despite having advanced five positions on the ranking, Brazil is still behind Chile and Panama, which occupy the 31st and the 49th positions on the ranking respectively. This weak classification is especially due to the lack of specialized labor, bureaucracy and, once again, the infrastructure problems of the country.*

*According to Erik Camarano, director president of Competitive Brazil Movement (Movimento Brasil Competitivo, or MBC), an entity that collaborated with the ranking, despite of advancing some positions, Brazil still needs to invest in infrastructure and reduce corruption and bureaucracy in order to become more competitive and attract greater investments. “The evaluation of our infrastructure worsened since last year,” he explained. “The only indicators that improved in this area were fixed and mobile telephony. All other indicators have worsened, especially transportation,” he added. This information reinforces an issue that we raised last year: the importance of investments in infrastructure to guarantee that this will not become a bottleneck and hurt Brazil’s competitiveness”.*

*Another problem is the slow pace of the advances. For Camarano, there is nothing wrong about the conduction of the economy. The country is going on the right path, supported by the stability of price and social inclusion. “The strategy was consistent from the ‘macro’ viewpoint,” he said. “What is being discussed today is the speed of this growth. In order to go ahead and take some shortcuts that may allow us to go faster, we need to invest in those factors, since they generate a more innovative and competitive environment for the country.*