

Ferrovias de Integração Oeste Leste. PAC 2. Divulgação – Maio/2014



Carta de Infraestrutura

Inter. B Consultoria Internacional de Negócios

12 de setembro de 2014

2014

Ano 1, nº 7

**As perspectivas de
investimento em
infraestrutura 2014-
2018**

UTN Angra III. PAC 2. Divulgação – Maio/2014



Apresentação

A Edição Especial Agosto/Setembro desta **Carta** divulga as projeções dos investimentos em infraestrutura para o período 2015-18, e atualiza as estimativas da **Inter.B** para 2014.

Damos assim seguimento ao trabalho de contabilização dos investimentos em infraestrutura no Brasil, indo além de uma série com números retrospectivos – que tem obviamente valor intrínseco do ponto de vista do desenho de políticas públicas - e nos movendo para a elaboração de projeções de curto e médio prazo.

Como qualquer previsão, estas são sujeitas obviamente a revisões. Contudo fazemos um esforço sistemático para usar informações públicas dos investimentos já compromissados; certos padrões de recorrência temporal nos investimentos; e conhecimento setorial acumulado para extirpar inconsistências.

Aos leitores novos, lembramos que esse é um trabalho *pro-bono*, independente e com o único intuito de informar a sociedade civil, o setor privado e governo sobre o andamento dos investimentos em infraestrutura no país e suas perspectivas. Esperamos com isso que sejam tomadas decisões no sentido de modernizar a infraestrutura do país, atender às demandas da sociedade e melhorar a qualidade de vida da população.

Sumário

Sumário

Editorial.....	2
<u>Tabela 1:</u> Investimentos em Infraestrutura no Brasil, 2011-13/14p.....	2
Projeção dos Investimentos Nominais em Infraestrutura: 2014-2018	3
<u>Tabela 2:</u> Investimentos em Infraestrutura por setor, 2014-18	3
Energia Elétrica	3
Saneamento	4
Telecomunicações.....	5
Transporte e seus Modais	5
<u>Tabela 3:</u> Investimentos em Infraestrutura de Transporte, 2014-18	6

Em 2013 o Brasil investiu 2,45% do PIB em infraestrutura e em 2014 projetamos 2,54% (tendo por referência um PIB nominal de R\$ 5.135 bilhões, embutido um aumento real de 0,5% e um deflator implícito de 6%).

Se entre 2012 e 2013 os investimentos se expandiram em 0,06% do PIB, o ganho sobre 2013 deverá ser de 0,09%. Um avanço, mas também uma regressão, pois a expansão do PIB (este o denominador) é menor do que prevíamos há alguns meses. Assim, rompemos a barreira simbólica de 2,5% mas por um mal motivo - uma economia quase estagnada.

Tabela 1: Investimentos em Infraestrutura no Brasil
2011-13, e 2014 (última projeção)

Setor	2011	2012	2013	2014p
Transportes	0,84	0,91	1,04	1,20
Eletricidade	0,73	0,74	0,75	0,75
Telecomunicações	0,50	0,54	0,45	0,37
Água e Saneamento	0,17	0,21	0,21	0,21
Total (% PIB)	2,25	2,39	2,45	2,54

Fonte: Cálculos próprios da Inter.B

O que nos reserva os próximos anos? No período 2014-18, projetamos um aumento nominal dos investimentos de R\$ 31,1 bilhões, ou 5,5% ao ano. Se o crescimento médio do PIB for de 2,5% a.a neste período, os investimentos em infraestrutura irão se expandir a uma taxa de apenas 3% a.a. Assim, no final do período, a participação desses investimentos no PIB não terá alcançado 2,86% do PIB, abaixo do necessário para compensar a depreciação do estoque de capital em infraestrutura numa base per capita (convencionamos 3% do PIB) e muito inferior às necessidades do país.

Apenas para fins de contextualização de onde nos encontramos: modernizar a infraestrutura no país deverá necessitar investimentos da ordem de 4,5% do PIB por um longo período, ao menos 20 anos. E temos que investir não apenas mais como melhor, garantindo “*value for money*”, o que infelizmente não tem sido a regra no país.

De fato, o país desperdiça um grande volume de recursos que aplica no setor por conta das conhecidas dificuldades de planejamento, execução e fiscalização concentradas no setor público, agravadas pela fragilidade dos projetos e falhas regulatórias.

Neste espaço insistimos que ***o investimento em infraestrutura necessita ser uma política de Estado. Mas uma política inteligente, reconhecendo as obrigações do Estado no âmbito do planejamento e regulação, e suas limitações no plano do financiamento e execução. E inversamente, uma política desenhada para mobilizar de fato o potencial de contribuição do setor privado – sem subsídios ou artificialismos.*** Esses, os princípios que devem nortear os investimentos em infraestrutura no país.

Claudio R. Frischtak

Projeção dos Investimentos em Infraestrutura: 2014-18

Nos últimos 3 anos (2011-13), os investimentos médios em infraestrutura no Brasil têm sido em termos nominais da ordem de R\$ 120 bilhões. Em 2014, apesar da incerteza por conta das eleições e crescentes restrições fiscais, projetamos os investimentos em R\$ 130,4 bilhões.

No quadriênio 2015-18 a média dos recursos investidos deve alcançar R\$ 146,5 bilhões, ou aproximadamente 12% acima dos valores de 2014. Há, contudo dois grandes imponderáveis:

- *Primeiro*, as políticas do novo governo para o setor, suas prioridades, e capacidade de atrair o setor privado para financiar e executar os projetos.

- *Segundo*, e talvez ainda mais importante, a capacidade do novo governo de prover credibilidade à política econômica, resgatar a responsabilidade fiscal e criar espaço para que o setor público seja parceiro confiável do setor privado.

Isto é particularmente relevante em áreas em que investimentos públicos são complementares, a exemplo de saneamento básico e mobilidade urbana. Ao serem articulados sob a forma de PPPs, dentre outras modalidades de parcerias, o setor privado estará interessado em saber – antes de investir - se o setor público tem capacidade (fiscal) de cumprir com suas obrigações.

Tabela 2 - Investimentos em Infraestrutura por setor, 2014-18

Setor	2014	2015	2016	2017	2018
Energia Elétrica	38,5	39,1	37,5	32,4	37,2
Telecomunicações	19,0	20,2	21,3	22,5	23,7
Saneamento	10,9	11,2	11,5	12,1	12,8
Transportes	61,9	64,5	71,9	80,3	87,8
Total	130,4	135,0	142,1	147,4	161,5

Fonte: Cálculos próprios da Inter.B

Energia Elétrica

A expansão do setor de **energia elétrica** é calcada nos leilões periódicos de geração e transmissão de energia, conforme explicitados no Plano Decenal de Energia Elétrica 2012-2022. A partir de 2014, novos projetos de geração eólica, térmicas movidas a biomassa e PCHs serão iniciados, enquanto projetos já em andamento vão sendo finalizados. A queda em 2016 e 2017 é decorrente de grandes projetos que ficarão prontos nestes anos, centrados nas hidroelétricas de grande porte.

Ao mesmo tempo, os investimentos das distribuidoras irão tender a se reduzir na medida da universalização da cobertura, ainda que haja espaço para a modernização da subtransmissão, redução de perdas e elevação da eficiência no uso da energia pelos consumidores.

Nos próximos anos há alguns imperativos e outros imponderáveis.

Quanto aos *imperativos*, um é claro: necessitamos expandir a oferta de energia em bases sustentáveis, e não há como fazê-lo sem investir volumes consideráveis de recursos. Estes serão

aportados basicamente pelos usuários, e em primeiro lugar o consumidor familiar. Não há espaço para o Tesouro continuar a assumir compromissos que devem ser daqueles que usam a energia.

Quanto aos *imponderáveis*, o maior é a fonte dessa energia sustentável: em que medida deverá ser baseada em renováveis? Qual o papel das grandes hidroelétricas na região amazônica? São Luis do Tapajós será construída? E qual o preço que nos disporemos a pagar por fontes limpas, porém intermitentes?

Saneamento

De acordo com o Plano Nacional de Saneamento Básico (PLANSAB), divulgado em dezembro de 2013, serão necessários investimentos de R\$ 16 bilhões por ano até 2033 para universalização dos serviços de abastecimento de água e coleta e tratamento esgoto.

Em 2014 os investimentos do setor devem totalizar R\$ 10,9 bilhões, uma brecha de mais de R\$ 5 bilhões, tomando os dados de universalização em duas décadas do PLANSAB como parâmetro. Seguindo a trajetória de investimentos projetados pela **Inter.B**, em 2018 ainda estaremos distantes em mais de R\$ 3 bilhões.

Claramente, para que a meta traçada pelo PLANSAB seja cumprida, será necessária uma aceleração dos investimentos no setor e sua reconfiguração, fundamentalmente, pela melhoria na gestão das empresas estaduais, que dominam cerca de 80% do setor, e um maior envolvimento do setor privado.

As projeções de investimento foram calculadas tomando por base o histórico de investimento, a programação das empresas quando disponível, e a expansão

privada por concessões e PPPs (calçado parcialmente em dados da ABCON).

Há, contudo um risco de *upside* nas projeções do setor, se um efetivo programa de reformas for introduzido no setor, compreendendo três vertentes:

- *Primeiro*, o apoio do governo federal à modernização da gestão das empresas estaduais. Há empresas que apresentam, há alguns anos, um desempenho favorável por força de sua profissionalização. Essas podem servir de paradigma e inclusive prestar assistência no plano técnico, desde que haja vontade política dos governantes eleitos nesse ano de 2014.

- *Segundo*, mais municípios podem – isoladamente ou em consórcios - vir a transferir parcial ou totalmente a concessão dos serviços de abastecimento de água e esgoto à iniciativa privada, e devem ser encorajados a fazê-lo. Em particular, PPPs tais como a da Região Metropolitana de Recife, podem servir de modelo, e casos como esse demonstram a importância de cooperação entre o governo do estado e os municípios em regiões de elevada conurbação e que compartilham ativos e problemas.

- *Terceiro*, a criação de forma responsável de maior espaço fiscal em estados e municípios para investirem no setor, e basicamente sob a forma de PPPs. Como nem todas as concessões podem ser plenas, seja pelo volume de investimentos almejados no tempo, seja ainda pela capacidade limitada de pagamento dos usuários e elevadas externalidades associadas ao consumo de água e esgotamento sanitário, é essencial o co-investimento do governo. É certo que o governo federal tem um papel a desempenhar, mas não simplesmente transferindo recursos, e sim encorajando

soluções duradoras no plano técnico, institucional e financeiro, estimulando a troca de experiências, e estabelecendo em conjunto com os demais entes federados metas exequíveis, sem deixarem de ser ambiciosas. Afinal, o Brasil é um ponto abaixo da curva na cobertura do setor para países de renda média.

Telecom

O setor de telecomunicações se caracteriza por ciclos de investimentos, seja por força de mudanças tecnológicas radicais e a oferta de novos serviços, ou ainda por conta da imposição de obrigações no plano regulatório, começando pelas privatizações na década de 1990 as metas traçadas então pela ANATEL. Em anos mais recentes, cada operadora se sentiu impelida pela necessidade de participar do processo de convergência e assegurar seu lugar no mercado de terceira e agora quarta geração.

Na década de 2001-10, os investimentos médios do setor foram em termos nominais da ordem de R\$ 15 bilhões, após um pico de R\$ 22 bilhões no primeiro ano da década, por força das vantagens associadas à antecipação de metas da ANATEL. Na atual década, os investimentos médios foram de R\$ 22,1 bilhões, e a expectativa é que haja uma retração em 2014, considerando o Plano de Melhorias da Infraestrutura de Rede de Operadoras de Telefonia Móvel.

No entanto, espera-se uma retomada dos aportes já a partir de 2015, tanto pela necessidade de melhoria da qualidade dos serviços, quanto por força da introdução de novas tecnologias. Para tanto, é essencial duas condições:

- *Primeiro*, a manutenção da competição no setor, introduzida há quase duas décadas com a privatização da Telebrás, a regionalização das operadoras e a criação das chamadas empresas espelho.

- *Segundo*, a melhoria da qualidade dos serviços, e que necessitam ser adequadamente regulados e fiscalizados pela ANATEL.

Finalmente, o acesso à banda larga ainda é em grande medida deficiente no país. O Brasil necessita desenhar um plano eficaz de acesso universal à banda larga de alta velocidade, e estabelecer as condições para envolver o setor privado na construção da infraestrutura necessária para tanto, e a prestação de serviços que no século XXI são de fato considerados como essenciais.

Transporte e seus Modais

A infraestrutura de transportes compreende os segmentos rodoviário, ferroviário, portuário, aeroportuário e hidroviário, além da infraestrutura e serviços de mobilidade urbana. Os investimentos de cada um destes foram avaliados e contabilizados de forma independente (Tabela 3).

No seu conjunto, o setor é o que vem absorvendo os maiores recursos de investimento nesta década. Isso se justifica na medida em que é também o de maior atraso relativo. No período 2014-18, se prevê uma expansão nominal da ordem de 9% a.a, em contraposição a 5,5% a.a para o conjunto dos setores de infraestrutura.

Projetamos os maiores ganhos *relativos* nos segmentos hidroviário e portuário (inclusive pela base mais reduzida em 2014), enquanto que os maiores ganhos

absolutos permanecem no setor rodoviário. Há ainda um longo caminho a percorrer para reequilibrar a matriz de transportes de carga no país.

E há ainda um segundo grande desafio: acelerar os investimentos em mobilidade urbana, essencial para a qualidade de vida da população das regiões metropolitanas e crescentemente de cidades médias. Dada a magnitude desses dispêndios, e conforme já sinalizamos acima, é essencial reduzir o risco macroeconômico e regulatório, e criar espaço fiscal para expandir tanto os investimentos públicos como privados no setor.

Tabela 3 – Investimentos em Infraestrutura de Transporte, 2014 – 18

Projeções em R\$ bilhões nominais

Modais	2014	2015	2016	2017	2018
Rodovias	29,5	34,5	38,7	43,2	46,1
Ferrovias	8,2	8,5	9,4	9,9	10,4
Mobilidade Urbana	12,4	8,6	9,1	9,5	12,4
Aeroportos	7,3	6,6	6,8	7,2	8,4
Portos	4,2	5,6	6,6	8,4	8,4
Hidrovias	0,3	0,6	1,3	2,0	2,2
Transportes	61,9	64,5	71,9	80,3	87,8

Fonte: Cálculos próprios da **Inter.B**

O governo federal lançou, em agosto de 2012, o Programa de Investimento em Logística, o PIL, que previa:

- Em rodovias, a concessão de 7 mil km e investimentos de R\$46 bilhões;
- Em ferrovias, a construção e/ou melhoramentos em 11 mil km e investimentos de R\$99 bilhões;
- No setor portuário, a licitação de 159 áreas em portos públicos e mudança nas regras para a construção de terminais

de uso privado (TUPs), com investimentos de R\$54,6 bilhões;

- No setor aeroportuário, a concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e Confins (MG), revitalização e construção de 270 aeroportos regionais e a indução da exploração comercial de aeroportos privados, com investimentos mínimos de R\$17 bilhões.

O programa de concessões do *setor rodoviário* foi o mais bem sucedido. Desde setembro de 2013, foram licitadas seis rodovias, ou seja, a duplicação, construção ou melhoramentos em 4870,3 Km e investimentos de R\$31 bilhões. A atratividade dos leilões, que contaram com uma média de sete propostas cada, pode ser atribuída à mudanças no plano inicial: a TIR estabelecida dos projetos aumentou de 5,5% para 7,2% e período de concessão foi estendido de 25 para 30 anos. Além disso, as concessionárias podem financiar 70% dos investimentos com crédito do BNDES com termos generosos – pagamento em 25 anos (5 de carência), e taxas de TJLP + 1,5%.

Vale sublinhar que as projeções da **Inter.B** consideram também, a partir de 2015, outros trechos rodoviários que estão sendo estudados para serem licitados em modelo de concessão ou PPP, como: BR-163/230 (MT/PA), BR-364 (MT/MG e GO/MG), BR-262 (ES/MG), BR-476 (PR/SC), BR-116 (MG), BR-101 (BA), SP-Tamoios, e a Ponte Rio- Niterói.

No setor ferroviário, o programa de concessões sofreu diversos atrasos e mudanças em relação à modelagem e traçado dos trechos. De acordo com a última atualização do governo, o primeiro trecho que será licitado no modelo desverticalizado, ou de *open access*, será a EF-354, entre Lucas do Rio Verde (MT) - Campinorte (GO), com 883 km de

extensão e investimentos estimados em R\$ 5,4 bilhões.

Além deste trecho, é provável que outros seis sejam licitados nos próximos anos com base em estudos oferecidos por meio de Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI). Os investimentos de R\$ 29 bilhões nestes 6 trechos, que totalizam 4.676 km, serão executados em não menos do que duas décadas. Nas projeções da **Inter.B**, no período 2015-18 3 trechos se iniciam e nenhum chega a ser finalizado. As obras não apenas exigem elaboração de projetos básicos, executivos e de engenharia, um amplo conjunto de licenças e desapropriações, como são todos projetos com *Capex* elevado, e no contexto de um modelo ainda não testado.

No caso dos portos há ainda razoável grau de incerteza, ainda que esta venha se dissipando com: (i) permissão pela ANTAQ de renovação antecipada dos terminais cujos arrendamentos foram concedidos após 1993; (ii) perspectiva que as licitações das áreas dentro dos portos organizados ocorram a partir de 2015; e (iii) com a possibilidade de que os novos TUPs que vêm recebendo autorização de instalação – desde junho de 2013 foram 22 – efetivamente se concretizem. Ainda que estejamos projetando investimentos crescentes, os problemas referentes ao excesso de centralização decisória em Brasília e os elementos de judicialização do setor podem travar em parte os investimentos aqui projetados.

Os aeroportos continuarão recebendo aportes elevados ao longo dos próximos anos, porém em um ritmo inferior ao salto entre 2012 e 2013. Muitos dos investimentos de curto prazo já foram realizados para a Copa do Mundo de 2014, e é provável que apenas o Galeão (RJ) continue investindo em um ritmo

acelerado por conta dos Jogos Olímpicos de 2016. Além das concessões já realizadas, é provável que haja aportes em aeroportos regionais e privados ao longo dos anos, apesar das regras de concessão ainda não estarem definidas. Aqui não se leva em consideração eventuais novas privatizações de aeroportos relevantes, e que poderiam impulsionar os investimentos no setor.

O modal hidroviário infelizmente é ainda um componente marginal no sistema logístico do país quanto ao grau de prioridade dos investimentos públicos. Este modal vem recebendo recursos da ordem de R\$100 milhões nos últimos dois anos, o que representa um decréscimo em relação aos anos anteriores, quando a média de investimentos era de R\$ 300 milhões.

No final de 2013, o Ministério dos Transportes lançou o Plano Hidroviário Estratégico, que tem por objetivo a orientação na expansão do transporte hidroviário. A meta do governo é que o transporte de carga por meio do modal hidroviário suba de 25 milhões de toneladas para 120 milhões de toneladas até 2031. No entanto, os investimentos, que compreendem valores de aproximadamente R\$ 2,5 bilhões por ano por 11 anos, devem se dar de maneira gradual, inclusive pelas dificuldades de natureza regulatória quanto ao uso alternativo dos recursos hídricos.

Finalmente, os investimentos em mobilidade urbana devem ter queda em 2015 pela falta de espaço fiscal, visto que os aportes no setor são majoritariamente públicos. No entanto, os investimentos deverão voltar a se elevar a partir de 2016, considerando os maiores projetos no setor conforme o PAC Mobilidade. As previsões de investimentos contemplam apenas projetos que já foram anunciados,

portanto esse valor pode ser mais elevado caso o governo eleito esse ano queira dar maior prioridade à mobilidade urbana, e estabelecer um ambiente propício a mobilizar recursos públicos e privados.

Contato

**Inter.B Consultoria Internacional de
Negócios**

Rua Barão do Flamengo, 22 - sala 1001
Rio de Janeiro, RJ, 22220-080

Tel: +55 21 2556-6945

Fax: +55 21 2556-2950

katharina.davies@interb.com.br