

# AGENDA DA INFRA-ESTRUTURA 2007 • 2010

- Quanto a infra-estrutura precisa de investimento - e por quê
- 55 medidas para atrair investimento privado de forma maciça para a infra-estrutura
- 25 medidas para revolucionar a gestão do gasto público e devolver ao Estado a capacidade de investir
- 15 medidas para os 100 primeiros dias de governo



# ÍNDICE

4 INTRODUÇÃO

6 INFRA-ESTRUTURA REQUER R\$ 87,7 BILHÕES POR ANO

8 COMO ATRAIR INVESTIMENTO PARA A INFRA-ESTRUTURA

- Medidas horizontais e institucionais
- Melhoria da atuação das instituições

9 Política industrial

- Saneamento

10 Transporte rodoviário

- Transporte ferroviário

11 Transporte urbano

- Transporte hidroviário

12 Transporte de cabotagem e portos

- Telecomunicações

- Petróleo

13 Gás natural

- Energia elétrica

14 COMO MELHORAR A GESTÃO DO GASTO PÚBLICO

- Despesas de pessoal e administração
- Previdência Social
- Poderes e órgãos autônomos

15 Educação

- Transferências obrigatórias

16 Saúde

17 UMA AGENDA PARA OS 100 PRIMEIROS DIAS DE GOVERNO

18 DIRETORIA DA ABDIB 2006 / 2009

# INTRODUÇÃO

O Brasil encontra-se diante de uma situação singular: de um lado, o baixo crescimento econômico nos últimos anos evitou que a infra-estrutura do País entrasse em colapso, por falta de capacidade de atender as necessidades da sociedade e do setor produtivo. De outro, é justamente o baixo nível de investimento em infra-estrutura que tem impedido o início de um ciclo de desenvolvimento sustentável. Sem infra-estrutura em quantidade e qualidade suficientes, restará ao Brasil continuar a patinar enquanto outras economias têm acelerado.

O atual modelo de gasto público e de ajuste fiscal esgotou as possibilidades de levar o País adiante. A capacidade de arrecadar do Estado atingiu o ápice sem conseguir suprir as crescentes demandas da sociedade. Os gastos, mal direcionados e em excesso, superam a arrecadação e há necessidade de financiar os déficits. Os juros, os mais altos do mundo, sufocam a produção e o consumo.

O elevado endividamento externo do passado deu lugar ao atual endividamento interno elevado, cuja tentativa de solvê-lo, pouco eficaz até o momento, comprometeu drasticamente a capacidade de investir em infra-estrutura, hiato do qual a competitividade brasileira se ressentiu. Há uma indicação evidente de que é preciso corrigir os rumos. O Brasil é um país em crescimento, mas numa camiseta apertada - e o tecido já mostra desgaste.

Há duas diretrizes urgentes, imediatas. Ambas dependem do Estado: implementar um incisivo programa de melhoria da gestão do gasto público e consolidar definitivamente o arcabouço regulatório no setor de infra-estrutura. A reforma nos gastos públicos é imprescindível para possibilitar a redução tanto da carga tributária quanto das taxas de juros, que precisam acontecer urgentemente. A queda significativa dos juros, inclusive, possibilitará que recursos atualmente aplicados em títulos da dívida sejam investidos no setor produtivo - na infra-estrutura, principalmente. Só assim o poder público e a iniciativa privada conseguirão, cada qual com a própria responsabilidade, atender as demandas da sociedade por mais e melhores serviços públicos, emprego e renda.

A ABDIB acredita que o verdadeiro ciclo de desenvolvimento sustentável só ocorrerá no Brasil por meio do investimento em infra-estrutura, com ampla participação da iniciativa privada e da indústria nacional de bens e serviços, com competitividade. O meio de conseguir isso é a criação de um ambiente indutor aos negócios e aos investimentos, sejam eles públicos ou privados.

O Estado, incluindo todas as esferas administrativas, não tem recursos orçamentários suficientes para investir sozinho ou de forma eminente em infra-estrutura. A solução passa pelo capital privado, alternativa que a legislação brasileira passou a permitir a partir dos anos 90, com as leis de portos, concessões e petróleo. No entanto, a consolidação do arcabouço regulatório tem sido lenta, com muitas dificuldades.

Em setores da administração pública, inclusive, há ainda sinais trocados com relação à aceitação e ao desejo de contar com investimentos privados em áreas de infra-estrutura onde há prestação de serviços públicos. É preciso ratificá-los, em discursos e ações administrativas.

O arcabouço regulatório na infra-estrutura conta com marcos regulatórios bons em umas áreas, passíveis de correções em outras, e inexistentes em algumas. Sem regra, não há como haver jogo. Sem juiz, também não há, o que torna fundamental rever o projeto de lei existente atualmente no Congresso Nacional para esclarecer as funções dos reguladores. Infelizmente, ele afeta os pilares de independência política e autonomia financeira que fazem das agências, no conceito, instituições de Estado, não de governos.

O fortalecimento desse arcabouço institucional requer, ainda, equilíbrio entre meio ambiente e infra-estrutura. A legislação ambiental atual deve buscar atrelar a atividade econômica ao conceito de desenvolvimento sustentável. No entanto, há desequilíbrios e ineficiência na estrutura, interpretação e aplicação das leis. O trâmite do licenciamento, de tão lento e oneroso, causa imprevisibilidade com relação a custos e prazos de execução do empreendimento, o que encarece o capital e aumenta riscos de desabastecimento.

Indefinição e imprevisibilidade são fatores de risco e tais reflexos são mais sentidos em mercados onde o retorno do investimento ocorre no longo prazo. Na infra-estrutura, o investidor precisa antever mudanças em 30 anos, não 30 meses. A instabilidade, real ou virtual, cobra o preço no momento de financiar as obras. Por isso, políticas sem realidade tarifária e ações administrativas intempestivas podem atrair votos, mas não investimentos.

Neste documento há uma síntese daquilo que o Estado, em qualquer esfera administrativa, poderia adotar como guia ao desenvolvimento. Os próximos quatro anos precisam ser de crescimento elevado, constante, com menos ônus à sociedade. As ações, diante dos enormes desafios, precisam ser responsáveis, sem subterfúgios. Os diagnósticos mostram que não há mais espaços para remendos - somente para reformas.

# INFRA-ESTRUTURA REQUER R\$ 87,7 BILHÕES POR ANO

O Brasil precisa de R\$ 87,7 bilhões por ano em investimentos em todas as áreas de infra-estrutura. Esse número representa 4,15% do PIB brasileiro de 2005, que foi de R\$ 1,937 trilhão.

Necessidade anual de investimento em infra-estrutura (em bilhões de R\$)	
Energia elétrica	16,6
Petróleo e gás natural	31,5
Transportes	16,8
Telecomunicações	13,2
Saneamento básico	9,6
<b>TOTAL</b>	<b>87.7</b>

Esse volume de recursos reflete, de forma conservadora, a necessidade de investimento para prover uma infra-estrutura em quantidade e qualidade suficientes para o bem-estar da sociedade e para a competitividade do setor produtivo brasileiro. Ao mesmo tempo, leva em consideração, em algumas áreas, a quantidade de investimento para reverter, em curto prazo, situações caóticas.

Tal demanda por investimentos não resultará na eliminação completa dos gargalos ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social, mas significará uma melhora significativa no bem-estar e nos ganhos de produtividade. Também não trará a universalização imediata no atendimento de serviços onde as carências são gigantescas, mas sim o início do enfrentamento da questão.

Com os investimentos necessários anualmente, o setor de transporte e logística, por exemplo, apresentará condições de reduzir significativamente o ônus que o setor produtivo paga para poder competir no mercado globalizado.

Para isso, é preciso realizar, anualmente, entre outros, serviços de conservação (obras leves) em toda a extensão de rodovias federais pavimentadas, que atinge aproximadamente 55 mil quilômetros, restaurar, com intervenções mais complexas, cerca de 15% da malha ao

ano, e pavimentar ou construir mais 500 quilômetros anualmente.

Mais que isso: o diagnóstico contempla, ainda, necessidade de investir em toda a malha estadual, composta por 92 mil quilômetros de estradas pavimentadas e mais 116 mil quilômetros sem pavimento, sem a ingenuidade de sugerir a pavimentação em toda esta extensão ainda de terra.

Com a realização desse volume anual de investimentos, o Brasil poderá ter, em cinco anos, um sistema portuário ampliado, com equipamentos modernos e sistemas automatizados de controle. No mesmo período, o País poderá contar com mais 18 mil quilômetros de hidrovias, reduzindo os custos de escoamento, principalmente para o agronegócio.

No setor elétrico, a análise aponta para a necessidade de ampliar anualmente a capacidade de geração de energia em 4.000 MW e o sistema de transmissão em 3.000 quilômetros, quantidades mínimas para fazer frente ao aumento de consumo decorrente de um crescimento médio de 3,5% na economia.

O estudo leva em consideração a busca para universalizar o acesso à energia elétrica em curto prazo e aos serviços de coleta e tratamento de esgoto em longo prazo - mais precisamente, em 20 anos.

A aplicação de R\$ 87,7 bilhões de investimentos em infra-estrutura por ano vai exigir eficiência na gestão pública. Primeiramente, administradores, em quaisquer instâncias de governo, terão de adotar um profundo ajuste fiscal, com ações concretas para melhorar a alocação dos recursos orçamentários existentes, se quiserem aumentar os investimentos públicos em infra-estrutura.

No entanto, fundamentalmente, além disso, terão de consolidar o arcabouço regulatório para atrair o capital privado. Essa diretriz vai exigir, do Estado brasileiro, uma dose enorme de eficiência e visão de negócios. A concretização de investimentos por estruturas diversas, como concessões e parcerias público-privadas (PPP), vai requerer fontes de financiamento de longo prazo em volume suficiente, realismo tarifário e rentabilidade nos empreendimentos.

# COMO ATRAIR INVESTIMENTO PARA A INFRA-ESTRUTURA

## Medidas horizontais e institucionais

- 1) Ratificar, de forma clara e explícita, a importância do papel do investimento privado na infra-estrutura, com respeito absoluto ao cumprimento dos contratos.
- 2) Criar ou aprimorar marcos regulatórios com regras claras, estáveis e atrativas ao capital privado, com metas a serem cumpridas.
- 3) Consolidar a legislação das agências reguladoras, fortalecendo a autonomia financeira e a independência política, com funções e responsabilidades claras e com instâncias de solução de conflitos.
- 4) Definir lista de projetos estruturantes, capazes de dirimir os obstáculos logísticos ao crescimento.
- 5) Realizar rodadas periódicas de concessões em áreas de infra-estrutura.
- 6) Criar de um verdadeiro banco de projetos de infra-estrutura, com estudos ambientais, técnicos e de viabilidade econômica e financeira que possibilitem conferir mais agilidade a licitações, concessões e parcerias público privadas.
- 7) Aprimorar o planejamento de longo prazo no setor de infra-estrutura, para que os planos deixem de ser apenas indicativos.
- 8) Consolidar os avanços e resolver os problemas referentes a questões ambientais para empreendimentos de infra-estrutura.
- 9) Reduzir sistematicamente a carga tributária para investimento em geral, sobretudo aqueles voltados ao setor de infra-estrutura.
- 10) Rever a carga tributária incidente sobre os preços de serviços públicos de infra-estrutura, de modo a torná-los compatíveis à essencialidade deles para a sociedade.

## Melhoria da atuação das instituições

- 11) Aperfeiçoar e definir de forma mais clara as funções e as competências das instituições, principalmente daquelas

## NÚMEROS QUE EVIDENCIAM A NECESSIDADE DE AGIR

### Meio ambiente

Há exemplos onde um empreendimento de infra-estrutura espera 5 anos para conseguir a licença ambiental.

### Saneamento

Ao longo de 20 anos, o Brasil precisa de R\$ 10 bilhões anuais em investimento em saneamento, mas somente um terço tem sido realmente realizado.

No atual ritmo de investimento, levará 63 anos para todos os brasileiros terem acesso aos serviços de água e esgoto.

Em 2005, 1.063 crianças, em média, foram internadas todos os dias por causa de doenças causadas principalmente por saneamento insuficiente.

Os índices de perda de faturamento de água, por furto ou vazamentos, chega a 40% da água produzida.

### Gestão dos transportes

Nos últimos seis anos, em média, sempre esteve com mais de 70% da extensão em condições ruins ou péssimas de rodagem.

O custo logístico representa 20% do PIB no Brasil, contra 8,3% nos Estados Unidos.

Para fazer frente à ineficiência do sistema de transporte de carga, o setor produtivo mantém mais de R\$ 100 bilhões de estoques.

### Rodovias

Segunda rodada de concessões de estradas federais, que não é realizada desde 2002, significa R\$ 19,5 bilhões de investimentos e previsão de arrecadar R\$ 9,3 bilhões em impostos durante o

responsáveis pela implementação de decisões econômicas e de investimentos, provendo clareza e também eliminando superposições e competências concorrentes.

12) Incentivar a criação de instâncias administrativas de resolução de conflitos entre instituições públicas, bem como permitir ao setor público submeter-se à arbitragem privada.

13) Fortalecer a capacidade de funcionamento e decisão das instituições, provendo quadros técnicos completos e bem preparados, capazes de cumprir com agilidade e com eficiência as suas responsabilidades, conferindo previsibilidade aos negócios.

## Política industrial

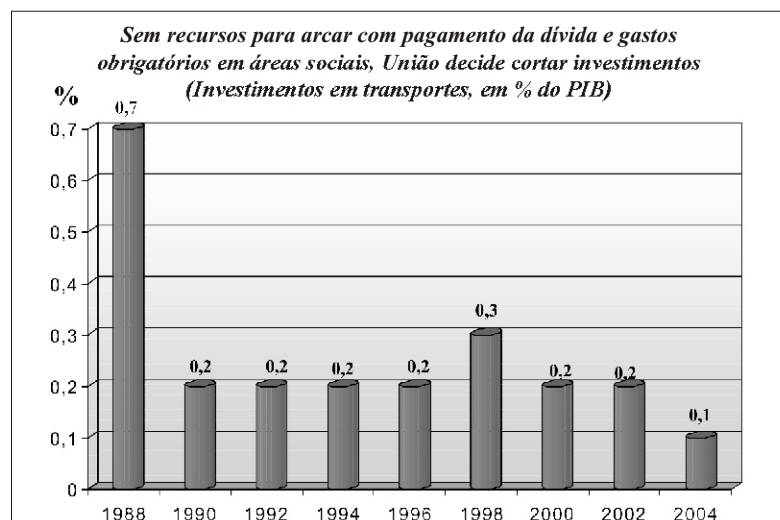
14) Estabelecer mecanismos para que a política industrial seja coerente com outras políticas públicas como educação, ciência e tecnologia, infra-estrutura, etc.

15) Desenvolver instrumentos de avaliação permanente de metas estabelecidas para diversas atividades inerentes à política industrial.

## Saneamento

16) Concluir a criação de um marco regulatório adequado para o setor, com o término da votação do projeto de lei já aprovado no Senado.

17) Esclarecer o tema da titularidade no saneamento, em análise no



período de concessão.

O Brasil é um país continental, mas prioriza o modal rodoviário, em vez do ferroviário e hidroviário: 61,1% da carga são transportados por caminhão, 25,3% por ferrovia e 13,6 por hidrovia.

O frete rodoviário determina o preço dos demais modais: hoje, é mais barato ir ao Nordeste de caminhão do que por cabotagem.

Há 56 mil km de rodovias federais pavimentadas e 14,5 mil km sem pavimento.

Nos estados, há 92 mil km de estradas pavimentadas e 116 mil km sem pavimento.

36 concessionárias privadas investiram, entre 1996 e 2005, R\$ 10,5 bilhões. Elas administram 10 mil km de rodovias hoje, as melhores em condições de rodagem.

## Ferrovias

O Brasil conta com 29 mil km de vias férreas, extensão que não cresce há 30 anos.

As ferrovias, após concessão, aumentaram o volume de carga transportada.

A União, antes da concessão, tinha déficit anual de R\$ 300 milhões com a operação ferroviária.

As concessionárias ferroviárias, entre 1997 e 2005, investiram R\$ 10,2 bilhões, principalmente em material rodante e sistemas de controle. O governo, outros R\$ 600 milhões em vias permanentes.

As ferrovias transportam 25,3% da carga atualmente, contra 19% em 1997.

## Transporte urbano

Atualmente, 50% da população mora em 50 grandes centros urbanos, com

Superior Tribunal Federal (STF).

18) Permitir a adoção de modelos diversos de organização da prestação de serviços, adequados a casos diferenciados, desde que bem regulados e fiscalizados, via agências reguladoras.

19) Buscar mecanismos e fontes diversos para financiar os investimentos, como PPP, fundos de investimento em participação (FIP), FGTS, BNDES, órgãos multilaterais e bancos internacionais.

20) Melhorar a gestão por meio da criação de indicadores, que devem ser ratificados em contratos quando os serviços forem alvo de concessão, seja para empresas públicas ou privadas.

## Transporte rodoviário

21) Definir os corredores nacionais de transporte de carga estratégicos para receber investimentos.

22) Planejar os projetos necessários, com integração de modais, para viabilizar os corredores.

23) Incentivar a participação da iniciativa privada, por meio de PPP ou concessões.

24) Aplicar integralmente os recursos da Cide-Combustíveis.

25) Recuperar a malha rodoviária existente, de forma constante, incentivando, onde cabível, o investimento privado por meio de PPP ou concessão.

26) Implementar um sistema efetivo de pesagem que garanta a obediência aos limites de carga e também a vida útil do pavimento e das obras de arte.

## Transporte ferroviário

27) Revitalizar (expandir, modernizar e recuperar) a malha ferroviária existente conforme prevêem os atuais contratos de concessão do setor: contornos dos centros urbanos, segurança do transporte com remoção de invasões, remodelação de pontos críticos.

28) Definir corredores e projetos prioritários e implementá-los, sempre que possível, por PPP ou concessão.

deficiências no transporte coletivo.

Congestionamentos causam gastos de 6% do PIB.

No geral, o poder público não tem recursos suficientes nem capacidade para tomar empréstimos para empreender em metrô.

Parcerias com setor privado começam a tornar-se alternativa para expandir o sistema metroviário.

### Hidrovias

O Brasil conta com somente 10 mil km de hidrovias em operação, que transportam 45 milhões ton/ano, contra potencial de 28 mil km de hidrovias e 120 milhões ton/ano.

O transporte de uma tonelada de carga por hidrovias custa 40% do valor gasto no transporte rodoviário. Por ferrovia, custa 60% do valor gasto no modal rodoviário.

Seriam necessários R\$ 1,8 bilhão de investimentos para transformar em hidrovias navegáveis mais 18 mil quilômetros de vias com potencial de navegação.

Nos últimos quatro anos, o governo federal aplicou R\$ 50 milhões, em média, em hidrovias, por ano.

### Portos

Em Santos, 20 pessoas movimentam um contêiner. No Rio de Janeiro, 15. Na Europa, em média, dois funcionários movimentam um contêiner.

O sistema portuário, após a Lei 8.630/1993, recebeu US\$ 2 bilhões em investimentos.

Os terminais portuários privados respondem, hoje, por 70% da carga movimentada.

A infra-estrutura de acesso aos portos precisa ser muito melhorada, em particular nos portos diversificados.

29) Aplicar os recursos da Cide-Combustíveis em projetos de revitalização das vias permanentes.

## Transporte urbano

30) União e estados: viabilizar novas estruturas de investimento e financiamento para empreendimentos metroviários que permitam contornar a incapacidade das administrações públicas tomarem novos créditos para futuras obras.

31) Estados e municípios: estabelecer planos de integração dos diferentes modais e implementá-los por meio de estruturas alternativas de captação e aplicação de recursos.

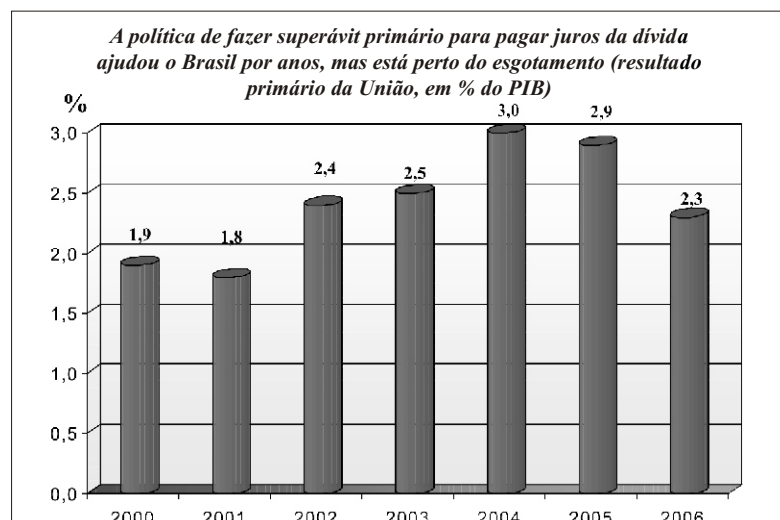
32) Estados: estruturar projetos de investimento em transporte metroferroviário nos grandes centros urbanos que priorizem a atração da iniciativa privada.

## Transporte hidroviário

33) Criar grupo interministerial, composto por agência reguladora, governo federal e estaduais e setor privado, para mapear os problemas de gestão, de competitividade, de meio ambiente, de dragagem e de infra-estrutura nas hidrovias brasileiras.

34) Aplicar os recursos da Cide-Combustíveis para implementar a futura "Agenda Hidrovias".

35) Desenvolver legislação que permita conceder, à iniciativa privada, os projetos em hidrovias e armazenagem.



A produtividade de movimentação de contêineres é baixa (120 unidades/hora nos Europa contra 40 unidades/hora no Brasil), apesar de crescente (11 unidades/hora antes de 1993).

O tempo de atracação de navios nos portos brasileiros diminuiu 80%.

### Telecomunicações

O setor de telecomunicações investiu R\$ 135 bilhões desde a privatização, com a modernização e expansão da infra-estrutura.

Há 40 milhões de terminais em serviços de telefonia fixa.

Brasil já conta com 90 milhões de usuários de telefone celular.

Televisão por assinatura está presente em somente 4 milhões de lares brasileiros.

Mercado de telecomunicações conta com mais de 500 empresas competindo na oferta de serviços.

### Petróleo

594 blocos na área de petróleo e gás foram concedidos.

51% é o conteúdo nacional médio na área de exploração e produção.

A produção de petróleo deve crescer 7,5% ao ano no Brasil até 2.010.

Governo arrecadou R\$ 3,2 bilhões em bônus de assinatura com as concessões.

Desde a abertura do setor de petróleo e gás ao capital privado, há 56 novos agentes.

Exploração e produção de óleo e gás: entre 2007 e 2011, setor privado investirá US\$ 11,3 bilhões e Petrobras mais US\$ 70,9 bilhões.

Em 2005, o mercado de petróleo e gás gerou R\$ 13,1 bilhões em arrecadação de royalties e participações, divididos principalmente entre estados,

## Transporte de cabotagem e portos

36) Aperfeiçoar a legislação portuária que regulamenta a contratação de mão-de-obra, que apresenta ainda elevado preço e excesso de trabalhadores, pontos que reduzem a competitividade dos terminais nacionais.

37) Implementar medidas visando a otimização e a informatização de processos alfandegários nas administrações portuárias, bem como a automação industrial nos terminais de cargas. Criar um sistema interligado 24 horas para prover eficiência à movimentação de cargas nos portos.

38) Usar recursos da Cide-Combustíveis na implementação definitiva da Agenda Portos, constituída em 2004 mas com execução abaixo de 50%.

39) Criar legislação para permitir a concessão, à iniciativa privada, dos serviços de dragagem, com metas de calado e receitas de taxas já pagas por usuários diversos.

## Telecomunicações

40) Atualizar o marco regulatório setorial para adequá-lo aos conceitos de convergência (voz, dados e imagem) e mobilidade, algo que a realidade tecnológica permite e a realidade de mercado exige.

41) Articular as políticas de telecomunicações com as políticas tecnológica, industrial e de comércio exterior.

42) Articular as políticas de telecomunicações com políticas de desenvolvimento social, para atenuação das desigualdades regionais e eliminação da exclusão digital.

43) Acelerar a inclusão digital por meio da utilização efetiva do FUST e da desoneração tributária visando a redução dos custos dos produtos voltados à inclusão.

44) Trabalhar pela efetiva utilização da tecnologia da informação na busca da melhoria da qualidade dos sistemas de educação e saúde.

## Petróleo

45) Induzir política tributária que reflita custos ambientais do uso e da produção de combustíveis fósseis e renováveis.

municípios.

A participação da Petrobras na produção de petróleo ainda supera 95%.

A dependência externa por petróleo caiu de 51% (1996) para 4% (2005). Em 2006, a produção ultrapassará o consumo.

A capacidade de refino aumentou só 3,3% entre 2000 e 2003. Não entraram novos agentes no refino.

### Gás natural

Consumo de gás cresceu 15% a.a. nos últimos 5 anos e, até 2010, deve crescer 17% a.a.

O gás natural já ocupa 9,3% da matriz energética brasileira.

Aumento do consumo de gás natural é suprido pela Bolívia. Instabilidade jurídica impede novos investimentos.

Importação representa 51% da oferta de gás no Brasil.

96% do gás importado vêm da Bolívia.

A malha de gasoduto deve crescer de 7,6 mil km (2004) para 16,1 mil km (2010).

A infra-estrutura de transporte de gás é insuficiente para abastecer as principais regiões.

### Energia elétrica

O Brasil precisa de mais 40 mil MW em dez anos.

Após racionamento e novas regras, ritmo de investimento privado ainda não foi retomado na geração de energia.

Hidrelétricas com um total de 5.535 MW de energia não estão em obras, devido ao licenciamento ou problemas regulatórios.

17 hidrelétricas concedidas entre 2000 e 2002 ainda não têm licença ambiental de instalação, o aval ao início das obras.

6 hidrelétricas, mesmo com a licença ambiental de instalação, ainda não

46) Assegurar recursos já previstos na legislação para a ANP promover o levantamento de dados das bacias sedimentares.

47) Formular instrumentos de política de inovação tecnológica para aumentar a competitividade dos fornecedores nacionais.

## Gás natural

48) Estabelecer regras específicas para incentivar investimentos privados, principalmente em transporte.

49) Estabelecer uma política de redução de queima de gás, com plano de ampliação da rede de transporte.

50) Acelerar estudos de inventário de bacias para as futuras rodadas de concessões de óleo e gás.

## Energia elétrica

51) Sinalizar, via preços, nos leilões de concessão de energia, as perspectivas de escassez ou de sobra de energia.

52) Dar maior transparência a regras de fixação de preços e dimensionamento das demandas nos leilões de energia.

53) Elevar gradativamente o tamanho do mercado livre e promover a concorrência na comercialização e geração.

54) Diminuir os encargos setoriais e tributários.

55) Aprimorar o planejamento, tornando-o mais efetivo e não meramente indicativo.

iniciaram as obras.

13 hidrelétricas, com potencial de gerar 4.118 MW, estão com obras em andamento.

O balanço da oferta e da demanda de energia elétrica aponta para possibilidade de déficit após 2010.

Carga tributária na cadeia elétrica está próxima a 50%.

Déficit de gás impede o acionamento de todas as térmicas, o que poderá afetar o abastecimento em momentos críticos.

As licitações de concessão de linhas de transmissão atraíram investimentos de R\$ 12,3 bilhões e novas companhias.

Entre 1999 e 2005, foram licitados 16,5 mil quilômetros de linhas de transmissão.

Depois do racionamento, lucros e receitas das distribuidoras começaram a se recuperar.

Cultura do planejamento voltou ao setor elétrico.

Depois de 3 anos, concessões voltaram à área de geração de energia.

### Financiamento

O volume de crédito de um país é um termômetro para medir a capacidade de crescimento.

O Brasil tem um dos menores índices do mundo, com uma proporção de 32,4% de crédito em relação ao PIB.

# COMO MELHORAR A GESTÃO DO GASTO PÚBLICO

## Despesas de pessoal e administração

- 1) Rever a maciça contratação de pessoal, enxugar o organograma do Poder Executivo e reduzir a quantidade de cargos de comissão (DAS).
- 2) Definir carreiras públicas prioritárias, diferenciais salariais, extinção de carreiras desnecessárias e regime de contratação.
- 3) Criar programa para implementar novos processos de gestão e controle semelhantes aos utilizados na iniciativa privada, com incentivo ao uso de tecnologia da informação.
- 4) Garantir, por meio da administração pública eficiente, o cumprimento da lei em ocasiões de greve, com observância às penalidades impostas às partes que descumprirem decisões da Justiça do Trabalho.
- 5) Implantar sistemas de contabilidade pública, de informações gerenciais e de indicadores de desempenho.

## Previdência social

- 6) Emendar a Constituição elevando a idade mínima de aposentadoria para servidores públicos, atualmente em 55 anos para mulheres e 60 anos para homens.
- 7) Enviar projeto de lei para regulamentar o fundo de previdência complementar dos servidores públicos, com base em regime de contribuição definitiva. A União seria responsável pelo pagamento de aposentadorias somente até o limite pago pelo Regime Geral de Previdência Social, enquanto o futuro fundo arcaria com a complementação.
- 8) Emendar a Constituição para reformular o sistema de previdência dos militares, com o objetivo de buscar equidade entre a arrecadação e os dispêndios.

## Poderes e órgãos autônomos

- 9) Regulamentar a divulgação obrigatória da estrutura de remuneração dos poderes e órgãos autônomos, pois, atualmente, somente o Poder Executivo dá transparência a tais dados.

## NÚMEROS QUE EVIDENCIAM A NECESSIDADE DE AGIR

### A arrecadação cresce

União administra receitas da ordem de **17,2%** do PIB atualmente, contra 12,5% em 1998. Carga tributária já atingiu **37,7%** do PIB.

### A dívida não arrefece

Razão entre dívida e PIB mantém-se estagnada por volta de **51%**.

Superávit primário, em **4,3%** do PIB, em média, nos últimos anos, mostra sinais de esgotamento.

### Gastos correntes em alta

Gastos correntes do governo federal subiram de 15,2% do PIB (1998) para **17,6%** do PIB (2005). Entre 1987 e 2005, os gastos obrigatórios definidos por lei passaram de 56,1% para **91,0%** do orçamento federal.

Desde o início de 2003, foram criados **53.563** cargos no governo federal. Despesas da União com pessoal e encargos sociais mantém-se, em média, em **5,2%** do PIB desde 1996.

### Investimentos em baixa

Os investimentos representaram só **2,4%** do gasto federal total de 2005. União, estados e municípios investiam **3,5%** do PIB em 1990, contra 2,0% do PIB atualmente.

Nos últimos 15 anos, a média anual de investimento em transporte foi de 0,2% do PIB, contra 1,0% entre 1975 e 1990.

A média anual de crescimento da economia foi de **8,8%** (anos 70), 3,0% (anos 80), 2,0% (anos 90) e 2,5% (após 2000).

10) Emendar a Constituição para estabelecer um limite para a despesa total dos poderes e órgãos autônomos, como forma de conter a crescente apropriação de recursos orçamentários por estas instituições, cuja maior parte é destinada para pagamento de salários de servidores.

11) Articular a votação das reformas Trabalhista e Sindical no Congresso Nacional, para reduzir os litígios e, conseqüentemente, o custo da Justiça do Trabalho.

12) Regulamentar o acesso à Justiça do Trabalho, com o estabelecimento de restrições para recursos em segunda instância, a fixação de valores mínimos e depósitos prévios, com custas judiciais pagas pela parte perdedora e ampliação da penhora “on-line”.

## Educação

13) Corrigir o foco da política educacional em favor do ensino básico e fundamental por meio da implementação do Fundeb, com a conseqüente redução dos gastos da União com o ensino superior.

14) Simplificar as metodologias de ensino básico, com foco no essencial, que é aprender a ler e a entender o conteúdo e fazer cálculos básicos.

15) Criação de mecanismos de retenção de jovens com até 18 anos no ensino médio, como bolsas de estudo ou de complementação de renda.

16) Regulamentar novas possibilidades para o financiamento do ensino público superior, como a diminuição da gratuidade em paralelo à implementação de bolsas e ao financiamento público para alunos provenientes de famílias de baixa renda.

17) Implementar instrumentos e procedimentos para avaliar, além dos alunos, os professores.

18) Relacionar avaliações de desempenho de alunos e de professores à política de remuneração e gratificação de professores e diretores. Redirecionar recursos para premiar escolas com progressos e também assistência pedagógica e técnica para outras com pouca evolução.

19) Forçar a especialização das instituições existentes em cursos ou áreas com maior vantagem comparativa, com o objetivo de conseguir ganho de escala e redução de custos.

### Previdência ou assistência social?

Brasil confunde previdência com assistência social: população extremamente jovem, mas gastos extremamente elevados.

Inativos e pensionistas da União já representam **9,9%** dos gastos federais, contra 5,1% em 1987.

INSS já representa **33,4%** dos gastos orçamentários, contra 13,1% em 1987.

INSS (trabalhadores da iniciativa privada) tem déficit anual de **2,0%** do PIB.

Previdência do setor público federal também tem déficit anual de **2,0%** do PIB.

Previdência dos servidores públicos estaduais apresenta déficit de **1,7%** do PIB.

Hoje, todas as contribuições ao sistema previdenciário pagam somente **um terço** de todos os benefícios pagos - dois terços precisam ser financiados pelo Tesouro.

No INSS, 61% - ou **22 milhões** de pessoas - recebem um salário mínimo de benefício, mas a maioria quase nunca contribuiu ao sistema.

### Poderes autônomos gastam mais

Crescem as despesas dos poderes autônomos: de 0,6% do PIB (1990) para **1,3%** do PIB (2004).

Justiça do Trabalho já representa 43% da despesa total do Judiciário, que é cerca de **R\$ 6 bilhões**. Número de ações trabalhistas por ano: Brasil (**2,5 milhões**), França (75 mil), Estados Unidos (75 mil), Japão (2,5 mil).

### Os números na educação

O Brasil gasta, por ano, **US\$ 1.243** com um aluno na educação infantil, contra US\$ 1.563 no Chile, US\$ 1.949 na Coréia do Sul e US\$ 1.653 na Argentina.

## Transferências obrigatórias

20) Transferir não somente dinheiro, mas também capacidade e técnica gerencial, para que os municípios possam produzir melhores bens e serviços públicos.

21) Redefinir os critérios de partilha do Fundo de Participação dos Municípios, visando melhor aproveitamento do dinheiro.

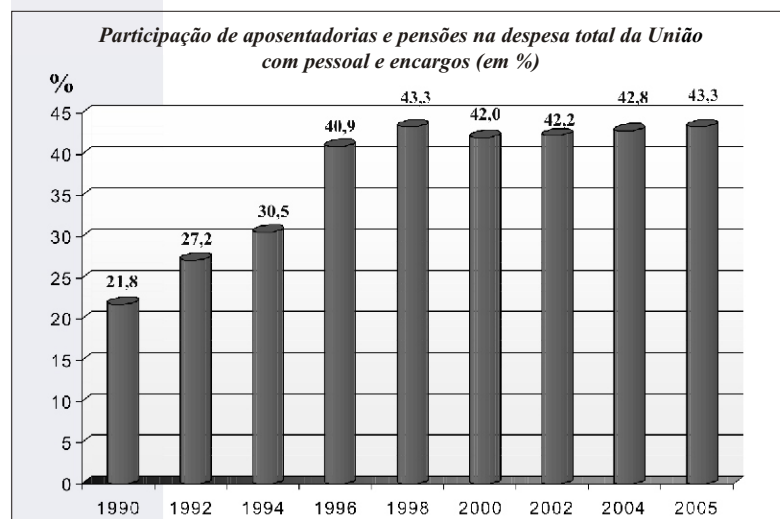
22) Estimular o reagrupamento de municípios sem viabilidade fiscal, por meio da oferta de bônus financeiro.

23) Introduzir critérios e índices de eficiência para a partilha das transferências municipais. Exigir comprovação de melhorias nos indicadores sociais e ambientais, com bônus para cidades que ultrapassem a média estadual.

## Saúde

24) Direcionar parte dos recursos alocados em saúde para melhorias nas condições de saneamento básico e educação ambiental.

25) Fortalecer a rede de atendimento básica, inclusive com programas de médicos da família, campanhas de prevenção e de tratamento em massa de doenças simples.



Já no ensino fundamental, cada estudante brasileiro custa, por ano, **US\$ 928**, contra US\$ 1.940 no Chile, US\$ 3.155 na Coréia do Sul e US\$ 1.598 na Argentina.

Um estudante do ensino médio no O Brasil custa, por ano, **US\$ 890**, contra US\$ 2.016 no Chile, US\$ 4.069 na Coréia do Sul e US\$ 2.382 na Argentina.

O poder público gasta **US\$ 11.946** com cada estudante no ensino superior. Na Coréia do Sul, o gasto é d US\$ 6.118. No Chile, US\$ 7.483.

A população brasileira acima de 15 anos tem uma média de **4,9** anos de estudo, contra 8,8 na Argentina, 10,8 na Coréia do Sul e 7,6 no Chile.

**74%** dos adultos são analfabetos funcionais.

**54%** dos estudantes de 4ª série, depois de 4 anos de estudo, não foram plenamente alfabetizados.

### Os recursos para a saúde

Brasil gasta **7,6%** do PIB em saúde, com gasto por pessoa de US\$ 597 (2003), acima da média mundial e sem evidências quanto à eficiência dos gastos.

### Transferências para estados e municípios

Em 2000, em **73%** das cidades brasileiras, as transferências da União representaram mais de 85% da receita.

As transferências da União para estados e municípios apresentaram crescimento real de **120%** entre 1995 e 2005.

Os grandes beneficiários do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) são cidades com até **3 mil habitantes**, sem escala para produzir serviços públicos com eficiência.

Os prefeitos de cidades com até 3 mil pessoas receberam do FPM cerca de **R\$ 650** por cidadão, contra cerca de R\$ 30 por cidadão em cidades com mais 300 mil habitantes.

# UMA AGENDA PARA OS 100 PRIMEIROS DIAS DE GOVERNO

- 1) Financiamento: avançar na desoneração de fundos de investimento que sejam estruturados para o financiamento de obras de infra-estrutura.
- 2) Estudos e projetos: regulamentar artigos existentes nas leis de Concessão e de PPP para permitir que empresas privadas façam estudos e projetos de infra-estrutura por conta e risco próprios. O objetivo é criar um verdadeiro banco de projetos prontos para licitação, concessão ou PPP, acelerando a implementação de obras.
- 3) Saneamento básico: articular, com a Câmara dos Deputados, a votação do projeto de lei que institui um marco regulatório para o setor, já aprovado em comissão mista e no Senado.
- 4) Agências reguladoras: reformular Projeto de Lei 3.337/04, enviado ao Congresso, com as seguintes diretrizes: estabelecer funções e responsabilidades claras, fortalecer a independência política, garantir a autonomia técnica e financeira e instituir instâncias superiores de resolução de conflitos.
- 5) Agências reguladoras: criar mecanismos para garantir a continuidade na composição da diretoria após termos de mandato, sem prejuízos à tomada de decisões.
- 6) Agências reguladoras: rever o contingenciamento de recursos orçamentários dos entes reguladores ou rever o ônus tributário (criado para manter os reguladores) que incide sobre a atividade econômica.
- 7) Gás natural: construir acordo político para criar uma comissão mista no Congresso Nacional com a função de produzir um projeto de lei substitutivo que unifique as propostas existentes das duas casas legislativas.
- 8) Meio ambiente: reformular a metodologia e publicar resolução que visa estipular critérios objetivos para cálculo da compensação ambiental.
- 9) Meio ambiente: definir teto adequado para compensação ambiental e articular para a devida aprovação legislativa.
- 10) Meio ambiente: consolidar avanços da agenda ambiental da infra-estrutura, que prevê informatização e otimização de processos.
- 11) Meio ambiente: acelerar processo de formação educacional entre técnicos e especialistas de órgãos públicos envolvidos no licenciamento ambiental, por meio da educação continuada.
- 12) Transportes: acabar com o contingenciamento da Cide-Combustíveis e estabelecer cronograma que permita utilizar em obras, anualmente, 25% do volume de recursos já retidos.
- 13) Portos: contratar serviços de dragagem para todos os portos.
- 14) Portos: criar unidades integradas em cada porto público, com equipes da Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa e outros órgãos públicos necessários.
- 15) Energia elétrica: reformular as regras de leilão para novas concessões de energia elétrica, buscando realidade tarifária e isonomia entre os agentes.

# DIRETORIA DA ABDIB 2006 / 2009

## DIRETORIA

### PRESIDENTE

PAULO GODOY · ALUSA

### 1º VICE-PRESIDENTE

ADILSON PRIMO · SIEMENS

### VICE-PRESIDENTES

ALEXANDRE SILVA · GENERAL ELECTRIC

ALOISIO VASCONCELOS · ELETROBRAS

AUGUSTO MENDONÇA · GRUPO PEM SETAL

CRISTIANO KOK · ENGEVIX

DALMO NOGUEIRA FILHO · SABESP

DARIO DE QUEIROZ GALVÃO FILHO · GALVÃO ENGENHARIA

EDUARDO JOSÉ BERNINI · AES ELETROPAULO

FERNANDO XAVIER FERREIRA · TELEFÔNICA

FLAVIO MARQUES LISBÓIA CAMPOS · LEME ENGENHARIA

GABRIEL JORGE FERREIRA · UNIBANCO

GILBERT LANDSBERG · SHELL

HENRIQUE ZUPPARDO · MEGATRANZ

JAIME WALLWITZ CARDOSO · NUCLEP

JOÃO CARLOS DE LUCA · REPSOL YPF

JOÃO CARLOS RIBEIRO DE ALBUQUERQUE · PRISMA ENERGY

JOÃO RICARDO AULER · CAMARGO CORRÊA

JOSÉ ADELMARIO PINHEIRO FILHO · OAS

JOSÉ EDUARDO FRASCA POYARES JARDIM · INTECH

JOSÉ LUIZ ALQUÉRES · ALSTOM

JOSÉ ROBERTO MENDES DA SILVA · BARDELLA

JOSÉ SÉRGIO GABRIELLI · PETROBRAS

LAURO CELIDÔNIO NETO · MATTOS FILHO ADVOGADOS

LUIS AUGUSTO DOMENECH · COMGÁS

LUIS ERNESTO GEMIGNANI · PROMOM

MARCELO BAHIA ODEBRECHT · CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT

MARCOS DE QUEIROZ GALVÃO · QUEIROZ GALVÃO

MAURICIO BÄHR · SUEZ ENERGY BRASIL

NEWTON DE LIMA AZEVEDO · ECO ENOB

PATRICIA PRADAL · CHEVRON

RICK WADDELL · BG

ROGER AGNELLI · CVRD

ROGER I. KARAM · DEUTSCHE BANK

ROGÉRIO NORA DE SÁ · ANDRADE GUTIERREZ

SALIM TAUFIC SCHAHIN · SCHAHIN

SERGIO GOMES · ABB

SERGIO PARADA · VOITH SIEMENS

WILSON FERREIRA JUNIOR · CPFL

### VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

RALPH LIMA TERRA

## CONSELHO DE ESTRATÉGIA

A. ROBERTO MULLER · DEDINI

ALESSANDRO KARLIN · TSN

ALEXANDER BIALER · NUCLEON

ANTONIO E. F. MULLER · AEM ENGENHARIA

ANTONIO MARTINS DA COSTA · EDP - ENERGIAS DO BRASIL

ARIOVALDO CARMIGNANI · ACPE

ARY OSWALDO MATTOS FILHO · MATTOS FILHO ADVOGADOS

CARLOS ALBERTO ROSITO · SAINT-GOBAIN

CARLOS EDUARDO DE FREITAS BRÉSCIA · COMGÁS

EDGAR HORNY · GRUPO VOITH

EDUARDO KARRER · EL PASO

EVANDRO CÉSAR CAMILLO COURA · REDE

FERNANDO C. MARQUES LISBÓIA · COPPAR

FERSEN LAMAS LAMBRANHO · GP INVESTIMENTOS

HENRI PHILIPPE REICHSTUL · G&R

HENRIQUE PEDRO D. DE SANSON FILHO · PWR MISSION

HERMANN WEVER · SIEMENS

IRINEU MEIRELES · ODEBRECHT

IVAN MULLER BOTELHO · CATAGUAZES LEOPOLDINA

JOÃO ANTONIO LOPES FILHO · FATOR PROJETOS

JORGE FONTES HEREDA · CEF

JORGE NEMR · LEITE, TOSTO E BARROS ADVOGADOS

JOSÉ RUBENS GOULART PEREIRA · FRECCIA

JOSÉ SIDNEI COLOMBO MARTINI · CTEEP

MANUEL RIBEIRO FILHO · OAS

MAURILIO BIAGI FILHO · CEVASA

RICARDO BACKHEUSER JUNIOR · CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN

RODERICK BLACKHAM · UNIVERSAL COMPRESSION

SALVADOR PERROTTI · PERROTTI PARTNERS

TITO BOTELHO MARTINS JUNIOR · CVRD

VALTER LUIZ GUIMARÃES · IPIRANGA

## CONSELHO SUPERIOR

A. TEÓFILO DE ANDRADE ORTH · MECFIL

ALDO NARCISI · COSIPA BRASTUBO

CARLOS RAMOS VILLARES

CLAUDIO BARDELLA · BARDELLA

MARCOS XAVIER DA SILVEIRA · CMI

ROBERTO CAIUBY VIDIGAL · CONFAB

WALDYR ANTONIO GIANNETTI · DEDINI