

Infraestrutura: construindo a base para o crescimento

Vencendo o desafio de melhorar e expandir
os serviços de infraestrutura no Brasil



BANCO MUNDIAL
BIRD • AID | GRUPO BANCO MUNDIAL

—
AGO
2018
—





Investimentos em Infraestrutura estão baixos e cada vez menores

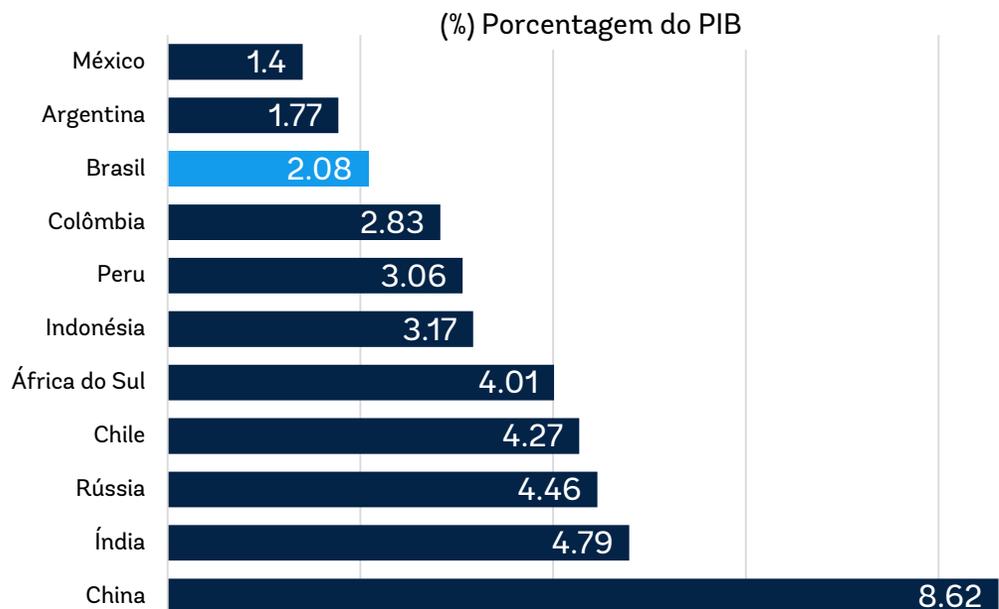
Os investimentos em infraestrutura estão diminuindo gradualmente;

Dentre os países em desenvolvimento, o Brasil possui um dos menores níveis de investimentos;

A qualidade da infraestrutura é baixa:
É necessário investir melhor!

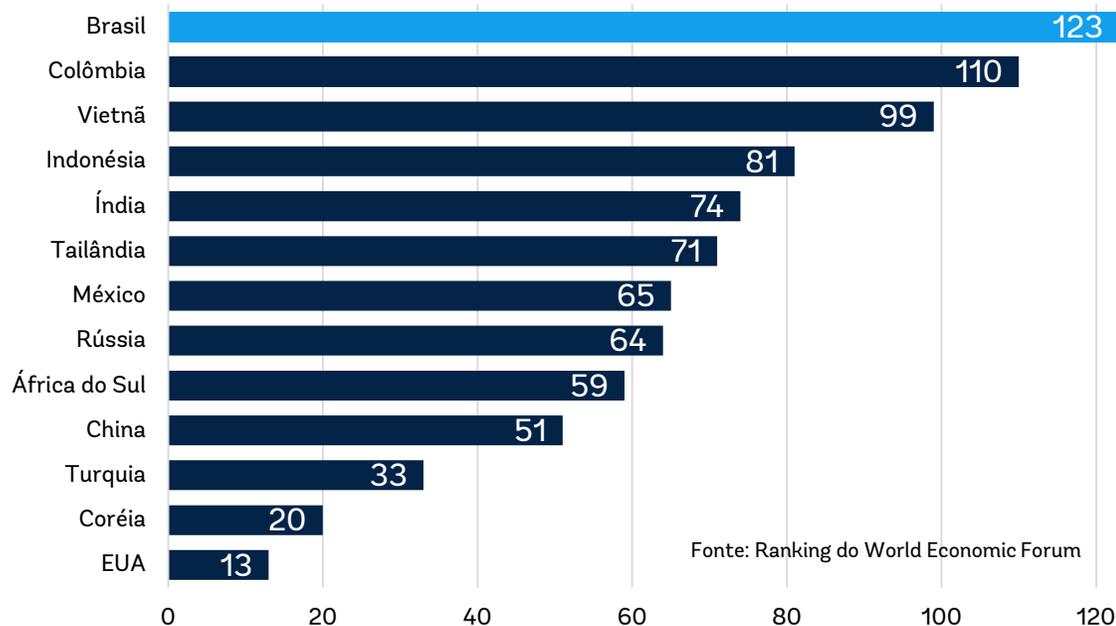
O baixo nível de investimento em infraestrutura é uma das principais barreiras para fazer negócios no Brasil.

Investimento em Infraestrutura, 2000-2013



Fonte: McKinsey Global Institute

Qualidade da Infraestrutura - Ranking WEF



Fonte: Ranking do World Economic Forum



Amplas ineficiências do setor

Além de aumentar o investimento, o Brasil precisa reduzir as ineficiências operacionais e melhorar a alocação de recursos.

Ineficiências nos setores de transporte e hídrico chegam a 2,1% do PIB anualmente

- Uma alocação e operação mais eficiente no setor de transporte poderia economizar 1,4% do PIB (2,2 vezes o investimento anual atual no setor)
- Reduzir as ineficiências operacionais do setor de água, poderia levar a uma economia de 0,7% do PIB (3 vezes o investimento anual no setor)

Possíveis ganhos de eficiência no setor de transporte

	Ganhos Potenciais (%PIB)	Gargalos ou o que seria necessário para liberar esses recursos
Utilização crescente de ferrovias	0,7	<ul style="list-style-type: none"> • Questões Regulatórias • Planejamento a longo prazo e orçamentação adequada • PPPs efetivas ou papel mais ousado do setor público
• Cargas minerais	0,494	
• Cargas agrícolas a granel	0,197	
Resolvendo deficiências no Sistema Rodoviário Federal	0,7	<p>Como investimento único: 0,89% do PIB em 4 anos (13,7 bilhões de dólares)</p> <p>→ 0,2% PIB/ano, um retorno de mais de 250%</p>
• Qualidade das estradas	0,069	* 2,5 bilhões de dólares em 4 anos
• Congestionamento	0,227	* 6,5 bilhões de dólares em 4 anos
• Congestionamento e Qualidade	0,188	* 2,2 bilhões de dólares em 4 anos
• Infra Engenharia	0,215	* 2,6 bilhões de dólares em 4 anos
Somando:	1,4	Isso equivale a 2,2 vezes o gasto atual no setor

Possíveis ganhos de eficiência no setor hídrico

Categoria	Ganhos Potenciais (%PIB)	Gargalos ou o que seria necessário para liberar esses recursos
Ineficiência de Coleta (contas não pagas)	0,36%	Governança, aumento da cobertura de medição e mudanças nas políticas de cobrança
Perdas técnicas (água não contabilizada)	0,31%	Visando investimentos para manutenção e substituição de ativos
Subpreço	0,07%	Regulamentos e subsídios específicos
Somando:	0,7%	Isso equivale a 3 vezes o gasto atual no setor



A qualidade do investimento em infraestrutura é baixa e está diminuindo

Para expandir e melhorar a **qualidade dos serviços de infraestrutura** no Brasil, o governo precisa gastar de forma mais eficiente, além de alavancar mais financiamentos privados.

A falta de **planejamento a longo prazo** e de uma pipeline robusto de projetos com base em prioridades claras reduz a previsibilidade e a atratividade de investimentos.

A baixa qualidade dos **desenhos técnicos** e a falta da avaliação detalhada dos riscos resulta em atrasos, aumento de custos e interrupções de projetos.

O alto grau de **interferência política** na priorização de projetos, negociações de contratos e supervisão regulatória acarreta incertezas para o Mercado.

Frequentemente, os **Contratos de PPP** não possuem definições claras das funções e responsabilidades, requisitos de desempenho, equilíbrio financeiro e cláusulas de renegociação, etc.

É necessário mudar o foco atual no **financiamento da dívida** pelos bancos públicos para o financiamento de projetos com base em instrumentos inovadores para atrair o financiamento do setor privado.



Construir um pipeline de longo prazo para planejamento e estruturação

Transferência adequada de risco em parcerias público-privadas



Fonte: Akash Deep, Harvard Kennedy School; adaptado por Miller et al (2001)

Reduzir o uso de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)

- Parcialidade, informações assimétricas, percepção geral

Fortalecer a capacidade de planejamento estratégico em nível federal

- Planos estratégicos e específicos para setores (PPA) Ministério do Planejamento, Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Ministério de Minas e Energia, Ministério das Cidades

Apoiar a preparação e estruturação do projeto

- Liderado pelo PPI com os bancos de desenvolvimento (BNDES, Caixa, BB)
- Operacionalizar unidades de estruturação de projetos em nível subnacional

Identificar principais riscos e medidas de mitigação:

- Desenhos detalhados de engenharia;
- Estimar custos e fluxo de caixa;
- Impactos e riscos ambientais;
- Possível aquisição de terra e reassentamento;
- Requisitos de licenciamento e permissões.

Distribuir os riscos entre os diferentes atores.



Fortalecimento do arcabouço regulatório para aumentar transparência e previsibilidade

Redução da interferência política no processo.

Adoção de cláusulas contratuais e procedimentos mais transparentes e padronizados.

Fortalecimento das agências regulatórias (Projeto de Lei 6621/16)

- Garantir mais independência técnica, e
 - Consolidar os setores de Transporte e de Água e Saneamento.
-

Estruturas de receita e ajustes de preços claros:

- Tarifas, pedágios, subsídios, etc.
 - Garantias e respaldo financeiro.
-

Fortalecer acordos contratuais

- Mais foco na prestação dos serviços
 - Indicadores de desempenho
 - Pagamentos baseados em resultados
 - Equilíbrio financeiro e renegociação de cláusulas
 - Cláusulas de interrupção de projeto e de assunção de controle
-





Alavancar o financiamento privado por meio de mecanismos financeiros inovadores

A restrição orçamentária e o capital limitado dos Bancos Públicos exigirão mais investimentos privados em infraestrutura e prestação de serviços.

A mudança de financiamento subsidiado (TJLP) para taxas de mercado (TLP) e uma reforma positiva.

Bancos públicos devem se tornar catalisadores de investimentos privados

- Estruturação financeira com base nos riscos do projeto e fluxos de caixa.
 - Desempenho dos Bancos Públicos devem ser avaliados por meio da alavancagem de financiamento privado.
 - Compartilhar riscos com investidores privados.
-

Introduzir instrumentos inovadores para fomentar o financiamento privado:

- Garantias, Mini-perms, *Mezannine finance*, etc.
-

Tornar as debentures de infraestrutura e outros instrumentos de dívida a longo prazo mais atrativos para os grandes investidores institucionais.

Fortalecer o marco regulatório bancário com vistas a desenvolver um mercado mais competitivo.

Instituir um “Chinese wall” entre diferentes áreas de negócios, especialmente entre bancos e suas subsidiárias.



Principais mensagens

Desenvolver a capacidade de planejamento estratégico dos governos federais e subnacionais, envolvendo todos os interessados.

Assegurar que os critérios econômicos, sociais e ambientais sejam aplicados na identificação, avaliação e priorização de investimentos.

Fortalecer o papel do PPI para desenvolver e coordenar um pipeline de projetos financiáveis, com base em critérios transparentes de seleção.

Aperfeiçoar os contratos de PPP e mudar o foco de investimentos a curto prazo em infraestrutura para prestação de serviços no longo prazo.

Fortalecer as agências regulatórias e garantir sua independência política e técnica.

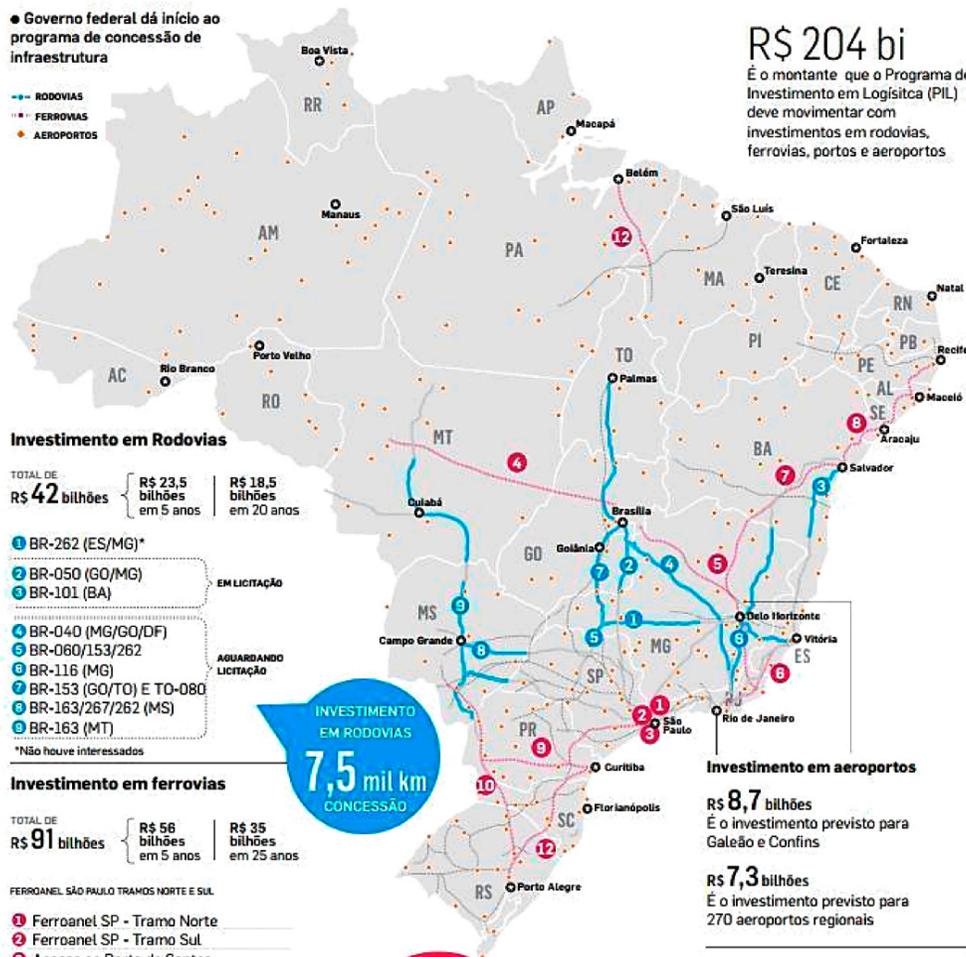
Fortalecer o papel dos bancos públicos no apoio a estruturação de projetos, gestão de riscos durante a construção e desenvolvimento de instrumentos financeiros inovadores para compartilhar riscos e alavancar financiamento privado.



BRASIL À VENDA

● Governo federal dá início ao programa de concessão de infraestrutura

—●— RODOVIAS
—●— FERROVIAS
● AEROPORTOS



R\$ 204 bi

É o montante que o Programa de Investimento em Logística (PIL) deve movimentar com investimentos em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos

Investimento em Rodovias

TOTAL DE R\$ 42 bilhões

- R\$ 23,5 bilhões em 5 anos
- R\$ 18,5 bilhões em 20 anos

1 BR-262 (ES/MG)*

2 BR-050 (GO/MG)

3 BR-101 (BA)

EM LICITAÇÃO

4 BR-040 (MG/GO/DF)

5 BR-060/153/262

6 BR-116 (MG)

7 BR-153 (GO/TO) E TO-080

8 BR-163/267/262 (MS)

9 BR-163 (MT)

AGUARDANDO LICITAÇÃO

*Não houve interessados

Investimento em ferrovias

TOTAL DE R\$ 91 bilhões

- R\$ 56 bilhões em 5 anos
- R\$ 35 bilhões em 25 anos

FERROANEL SÃO PAULO TRAMOS NORTE E SUL

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

12 Açailândia - Vila do Conde

INVESTIMENTO EM RODOVIAS
7,5 mil km
CONCESSÃO

INVESTIMENTO EM FERROVIAS
10 mil km
CONCESSÃO

Investimento em aeroportos

R\$ 8,7 bilhões
É o investimento previsto para Galeão e Confins

R\$ 7,3 bilhões
É o investimento previsto para 270 aeroportos regionais

Investimento em portos

R\$ 54,6 bilhões
É o total de investimento previsto para os próximos 5 anos. O objetivo é melhorar as condições de infraestrutura dos portos em parceria com a iniciativa privada e aumentar a sinergia com outros modais



BANCO MUNDIAL
BIRD • AID | GRUPO BANCO MUNDIAL

www.worldbank.org

<http://www.worldbank.org/pt/country/brazil/brief/brazil-policy-notes>