

Infraestrutura e produtividade: um nova agenda para o Brasil

raul_velloso@uol.com.br

na Comissão de Infraestrutura do Senado

Federal

10jun13

Aumento do PIB Potencial

Antes de 2003... 2,7% a.a.
Até 2008...subindo para 4,5%
De lá para cá... caindo para 3%

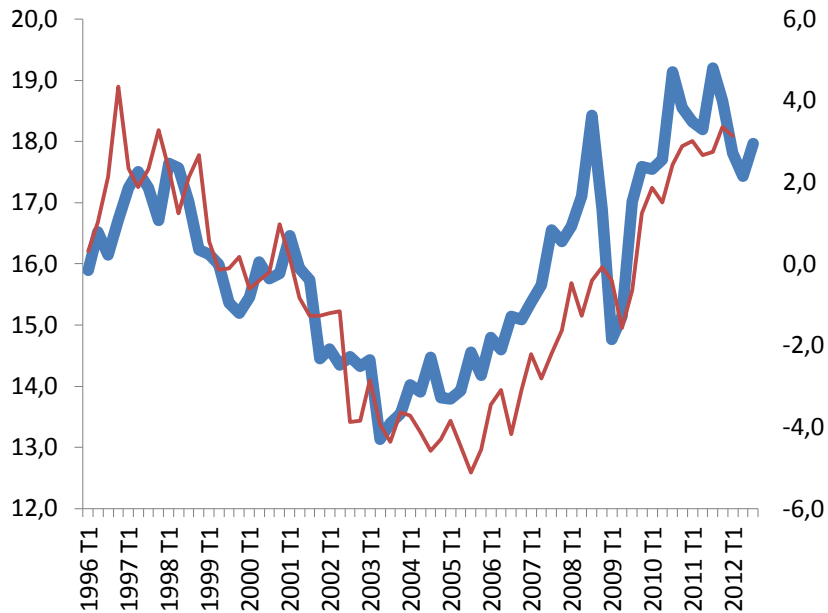
- **Aumento da Taxa de investimento (Investimento/PIB)**
- **Aumento da eficiência no uso do capital e trabalho (Produtividade Total dos Fatores)**

Olhando para a frente a partir do momento atual: queda do PIB Potencial e perda de dinamismo na economia brasileira, a partir de:

- 1) Esgotamento do processo de subida da taxa de investimento
- 2) Queda da PTF

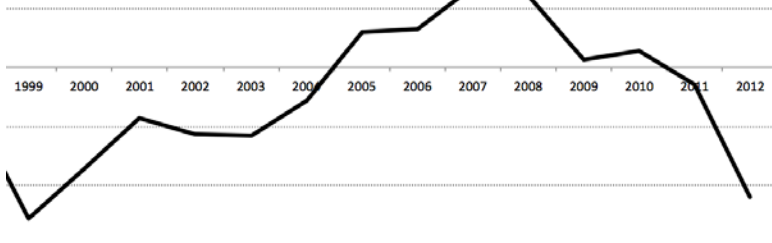
Tx. Invest. pr. constantes, % do PIB

Imp. Liq. de B&S em % PIB (pr. const.)

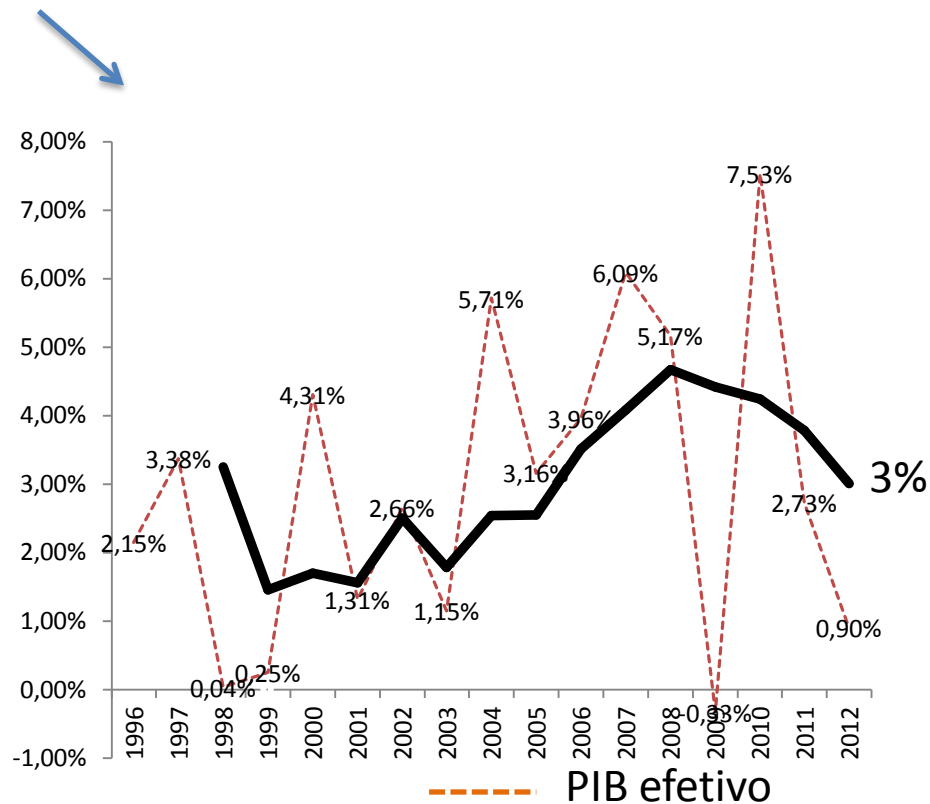


Produtividade total dos fatores (PTF)

2%



Trajetória do Produto Potencial



Esgotamento do atual modelo:

Investimento = poupança interna mais externa

1) Do lado da poupança:

Sem reformas, poupança pública vai desabar

Poupança externa tem limites óbvios por conta da percepção de risco (que só se deteriora), e porque o maior ingresso de poupança externa só se materializa com déficits externos equivalentes, com crescimento das importações e com maior encolhimento da indústria de transformação

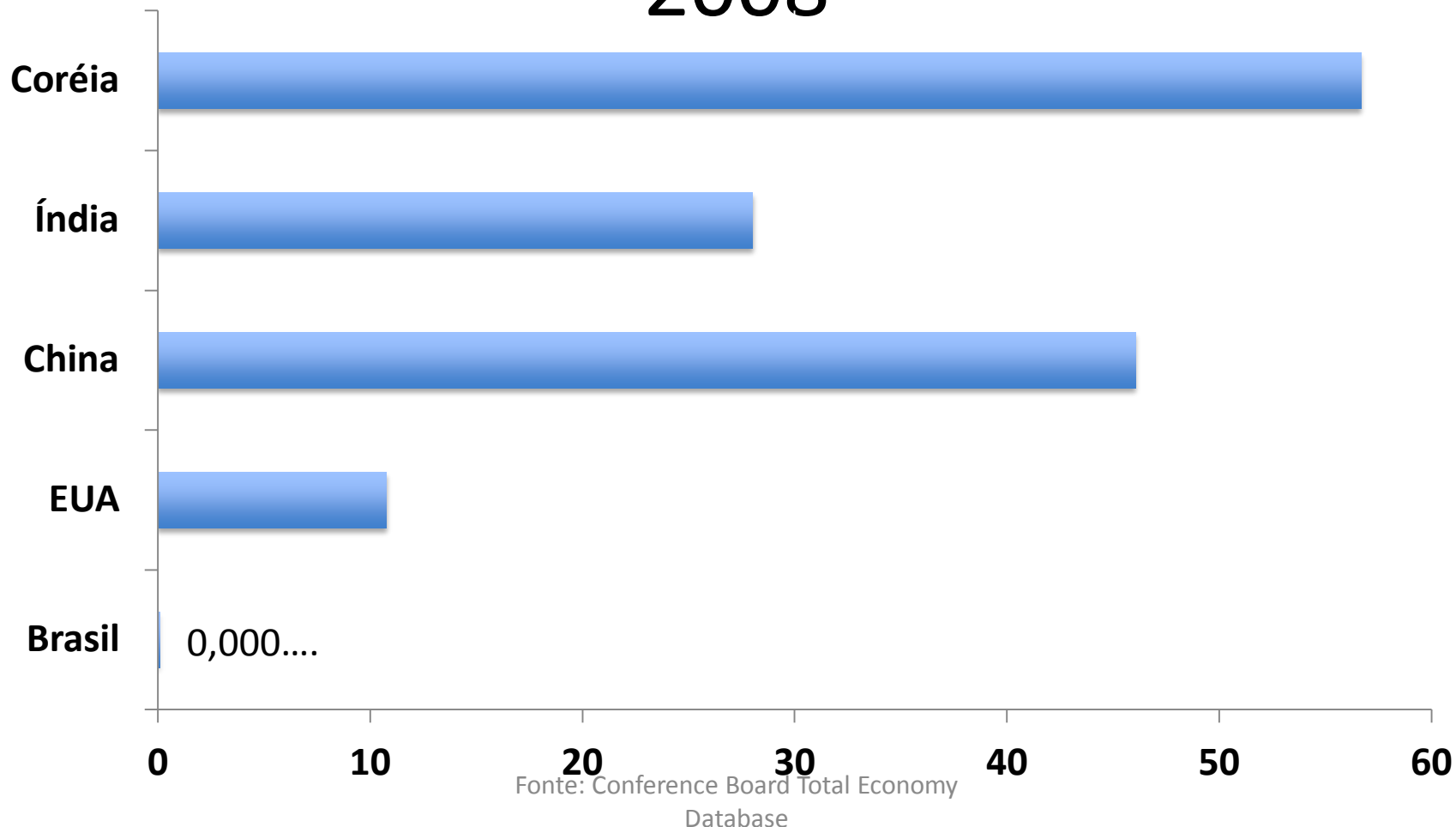
2) Do lado do investimento privado: com forte subida do Custo Unitário do Trabalho (salários/produtividade), lucratividade da indústria de transformação desabando; medidas do governo são paliativas e distorcem a economia (reduzem a produtividade). Investimento em infraestrutura travado pelo viés ideológico anti-privado e eleitoral do governo. Do lado da agricultura, infraestrutura caótica; só com muita melhoria dos preços externos... (haja melhoria...)

A saída é...

- **Aumento da eficiência no uso do capital e trabalho (Produtividade Total dos Fatores-PTF)**
 - Instituições
 - Mercados
 - **Infraestrutura**
 - **Cidades**
 - Tecnologia e inovação
 - Integração com a economia mundial.
 - ...

**Mas o Brasil está na rabeira do
crescimento da produtividade...**

PTF: Crescimento percentual 1989-2008



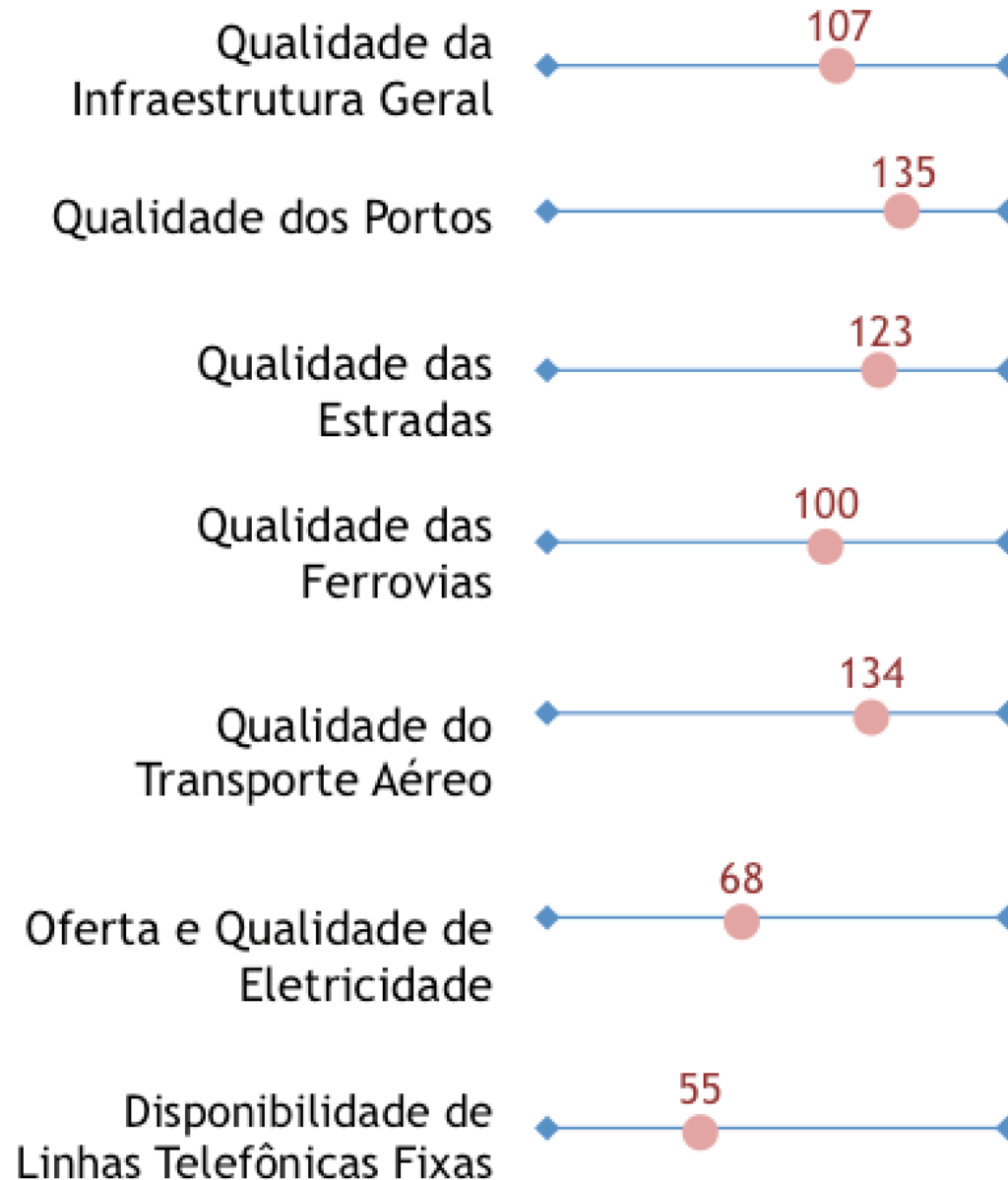
Tudo que o Brasil cresceu no conjunto desse período foi principalmente por conta do aumento da taxa de investimento

Por trás disso temos, seguramente, uma sistemática deterioração na infraestrutura. No retrato atual, o contraste entre a infraestrutura de transportes do Brasil e a do resto do mundo é chocante!

Mais recentemente, a mídia tem enfatizado essa situação de terra arrasada, mas não destaca o link crucial entre infraestrutura e produtividade

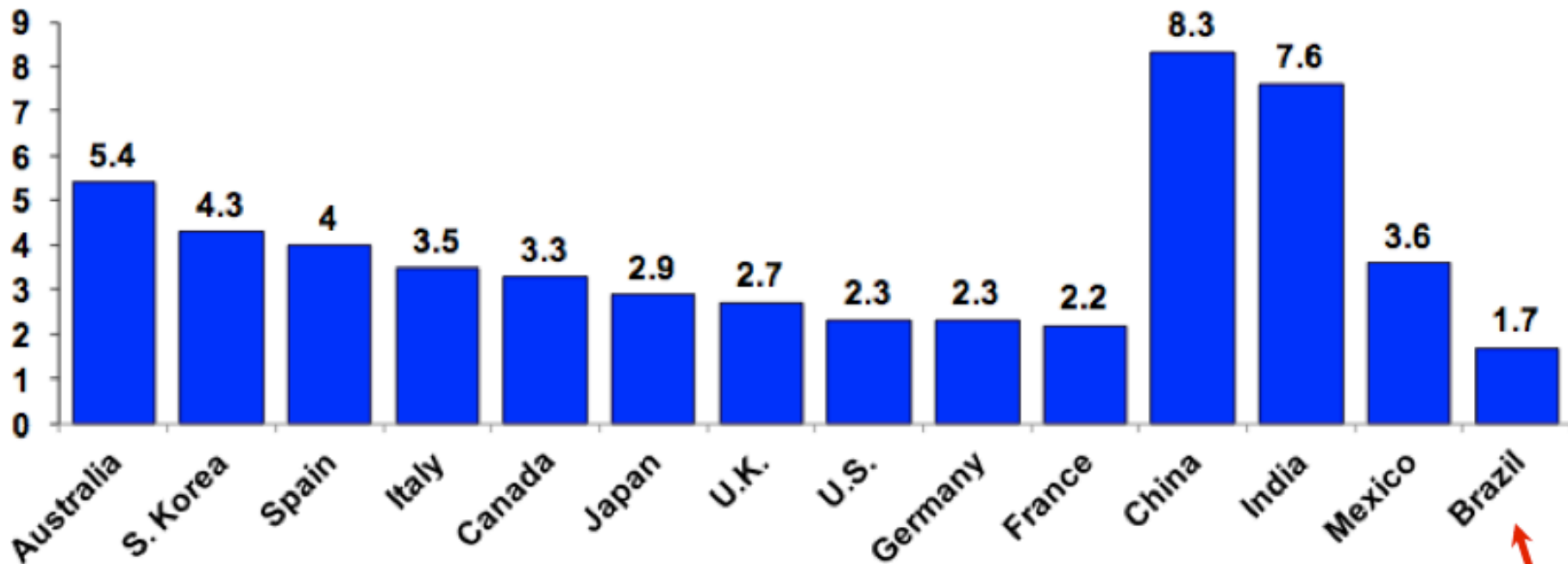
Relatório do Fórum Econômico Mundial, revela quais são os maiores problemas da infraestrutura brasileira

**Ranking
de 144
países**



O Brasil investe muito pouco em infraestrutura

Investimento em infraestrutura, em % do PIB



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



FANTÁSTICO > QUADROS

BRASIL, QUEM PAGA É VOCÊ

oBoticário

Edição do dia 09/06/2013

09/06/2013 23h44 - Atualizado em 09/06/2013 23h44

Rodovias em péssimo estado atrasam progresso do Brasil

As estradas do Brasil estão esburacadas, lentas e perigosas. Elas atrasam a nossa economia e tiram vidas.

Tweetar 11

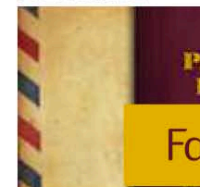
Recomendar 34



As estradas do Brasil estão esburacadas, lentas e perigosas. Elas atrasam a nossa economia e tiram vidas. A repórter Sônia Bridi percorreu as principais rodovias do país, de Norte a Sul. É a série 'Brasil: Quem paga é você'.

Não é fácil construir na Amazônia. Abrir caminho na selva, com pouco tempo sem chuva para trabalhar o chão. Mas demorar 40 anos e ainda ter a estrada incompleta.

PUBLICIDADE



Seus amigos

veja o que eles



Conecte-se

que eles

Brasil, quem paga é você

veja tudo sobre

Edição do dia 09/06/2013

09/06/2013 23h44 - Atualizado em 09/06/2013 23h44

Rodovias em péssimo estado atrasam progresso do Brasil

As estradas do Brasil estão esburacadas, lentas e perigosas. Elas atrasam a nossa economia e tiram vidas.

Aeroportos do Brasil são piores do que de países muito pobres da África

2/6/2013

Deficiência estrutural nas ferrovias e portos faz Brasil desperdiçar bilhões


21/4/2013

TCU vê R\$ 734 mi em irregularidades na obra do Rio São Francisco

20/1/2013

Obra de usina está parada há 25 anos e R\$ 500 mi podem virar ferro velho

11/1/2013



Frete (por tonelada)

2012 - R\$ 195,00

2013 - R\$ 320,00





QUEM
PAGA É
VOCE

US\$ 85/ton

2011



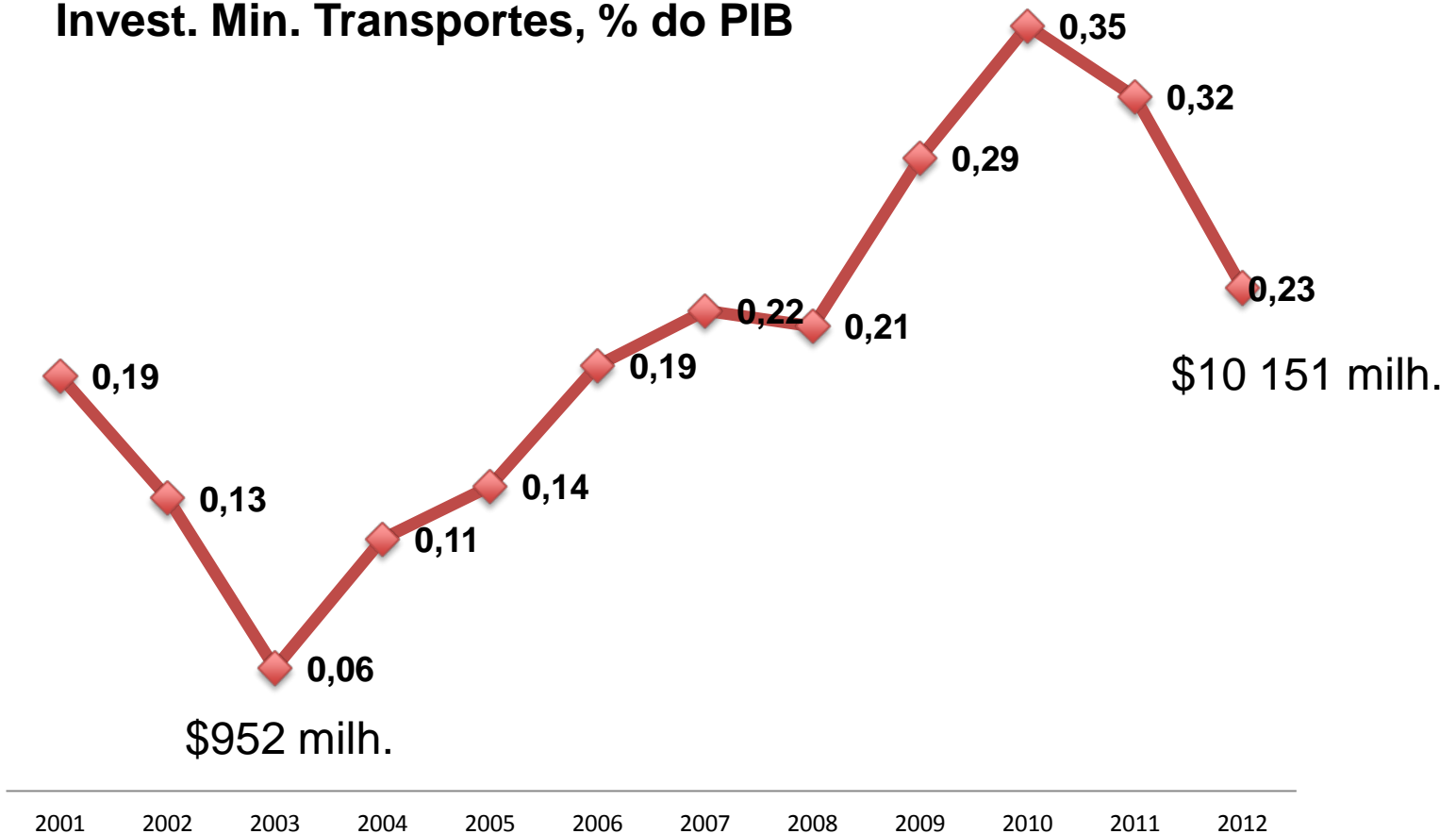
2003 US\$ 28/ton



Por trás disso, o setor público não investe...

Tênue recuperação e queda dos investimentos federais

Invest. Min. Transportes, % do PIB







Nos anos setenta, 1,8% do PIB!

**Nem deixa o privado “preparado”
investir**

Dilma impõe tolerância zero para atraso em obras

Por André Borges | De Brasília

Compartilhar:    

O governo fechou o cerco às concessionárias de rodovias que assumiram, em 2008, a responsabilidade de ampliar e cuidar de sete trechos de estradas federais. A partir de agora, a ordem do Ministério dos Transportes é adotar tolerância zero com os atrasos de obras nessas concessões - que somam 3,1 mil km e foram realizadas durante a gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

...

Essa ação já está em curso. Procurada pelo **Valor**, a ANTT confirmou que acaba de abrir processos contra as concessionárias Autopista Litoral Sul (BR-101 SC), Autopista Planalto Sul (BR-116 PR/SC), Autopista Fernão Dias (BR-381 MG/SP), Autopista Régis Bittencourt (BR-116 SP/PR), ViaBahia (BR-116 BA) e Transbrasiliana (BR-153 SP). Apenas uma rodovia - BR-101 RJ, da Autopista Fluminense - não foi notificada pela agência.

...

César Borges afirma ainda que o governo vai bancar obras em rodovias concedidas na década de 90, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, para evitar aumento no preço dos pedágios. Sobre as ferrovias da estatal Valec, adianta que

Rodovia com obra atrasada pode ser retomada

Por **André Borges** | De Brasília

Compartilhar: [f](#) [t](#) [in](#) [g+](#)

Prestes a realizar a maior rodada de concessões de rodovias do país, com a entrega de 7,5 mil quilômetros de estradas federais para a iniciativa privada, o governo decidiu apertar as atuais concessionárias de rodovias, por conta de uma série de atrasos verificados em contratos que tiveram início em 2008.

Essas concessões, que foram realizadas durante a gestão de Luiz Inácio Lula da Silva, são alvo de críticas da oposição, que

acusa o governo de ter concedido estradas com taxas pequenas de pedágios, mas que não apresentam boas condições ou mesmo as duplicações previstas em contrato. O governo refuta as acusações, diz que terá de usar dinheiro público para realizar obras extras nas concessões da década de 90, de Fernando Henrique Cardoso, para não onerar os contratos.

Há menos de dois meses à frente do Ministério dos Transportes, o ministro César Borges adotou uma postura rígida para que os contratos sejam cumpridos e não descarta a possibilidade de tomar concessões de volta, caso as concessionárias não assumam novos compromissos e, mais do que isso, os cumpra.



O ministro dos Transportes, César Borges, diz que terá de usar dinheiro público para realizar obras extras nas concessões realizadas na década de 90

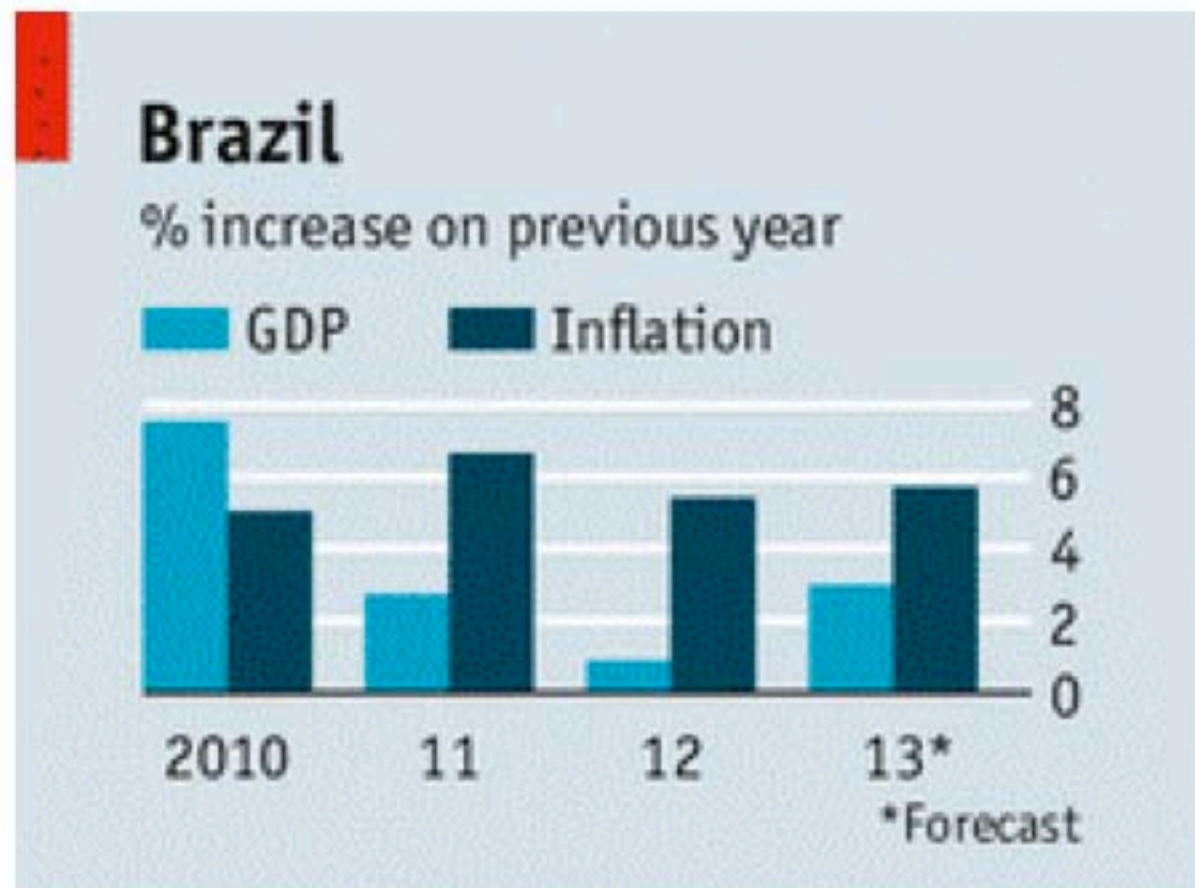
**Deviam adotar “tolerância zero”
consigo próprios nas próximas
rodadas...**

Ou então vamos mesmo virar uma economia medíocre...

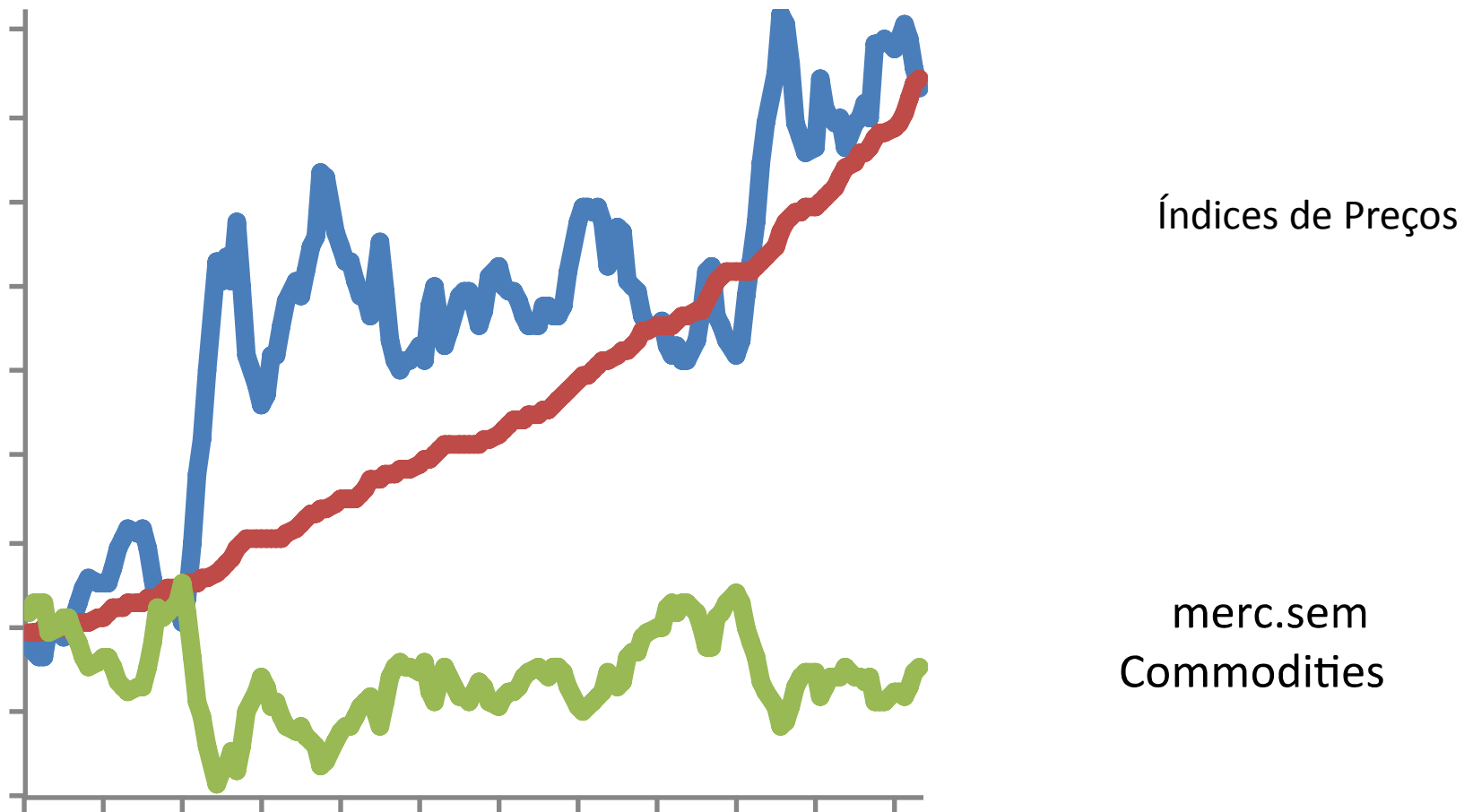
Brazil's mediocre economy

A fall from grace

How to squander an inheritance—and how easily it could be restored
Jun 8th 2013 | From the print edition



Transição para uma economia de serviços e do agronegócio: preços



Transição para uma economia de serviços e do agronegócio: consumo e produção

