



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – Reabilitação das estradas

Aspectos principais

O programa de manutenção e reabilitação visa assegurar que pelo menos 60% das rodovias federais atuais sejam classificadas como em “boas” condições até 2008. No presente, apenas 16,1% da malha rodoviária está avaliada como “boa”, enquanto 47,8% das estradas são consideradas “ruins” e 36%, “aceitáveis”. O objetivo é reduzir a parcela das estradas classificadas como “ruins” para 1% e alcançar o nível de “aceitável” para 1/3 a 2/5 da malha. O projeto abrangerá 12 rodovias federais que servem à maioria dos 27 estados, ajudando a acelerar as obras de reabilitação de cerca de 7.000 km e manutenção de outros 8.000 km qualificados para o projeto.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 874 MM no PLO + 952 MM do PP = 1.826 MM
2006 => R\$ 1,500.00 MM
2007 => R\$ 1,500.00 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

Estimativas conservadoras com base na metodologia do Banco Mundial (BM) indicam que o investimento projetado gerará uma redução de R\$ 0,025/veículo/km nos custos operacionais (os custos típicos são de R\$ 1,20/veículo/km, incluindo combustível, desgaste e custos padrão). A economia agregada foi avaliada em cerca de R\$ 2,5 a 3,0 bilhões por ano após cinco anos de investimento, o que ultrapassa em muito o custo anual do programa no seu ponto mais elevado (R\$ 1,5 bilhões). A interrupção do processo de deterioração das estradas também produz economias. O modelo HDM do BM sugere que o Valor Presente Líquido do projeto, a preços constantes, situa-se em torno de R\$ 14,1 bilhões, com base em uma taxa de desconto real de 10% e na manutenção do volume de tráfego no nível atual. Outros ganhos fiscais seriam derivados com as maiores chances de promoção de novas concessões após a realização das benfeitorias em vários dos segmentos rodoviários identificados pelo programa.

Condicionabilidade

Preparar e realizar, em 2005, o leilão de pelo menos cinco segmentos a serem operados pelo setor privado.



Área - Transportes	Ministério - Transportes
Projeto – Reabilitação das estradas	Continuação

Lista de rodovias

Investimentos Totais na Manutenção e Reabilitação de Rodovias Federais (2005)

Rodovia	Estados percorridos	Reabilitação / Manutenção	
		km	R\$ milhões
BR-020	BA,CE,DF,GO,PI	440	88
BR 040	MG	100	20
BR-116	BA,CE,MG,PB,PE,PR,RS	938	187
BR-153	GO,MG,PR,RS,SC,SP,TO	1.151	230
BR-158	GO,MS,MT,PR,RS,SC	278	55
BR-163	MS,MT,PR,SC	408	81
BR-222	CE,PI,MA	85	17
BR-242	BA	342	68
BR-262	ES,MG,MS	525	105
BR-280	SC	80	16
BR-324	BA	194	38
BR-364	GO,MG,MT,RO	289	58
BR-365	MG	270	54
BR-392	RS	55	11
BR-459	MG	249	50
BR-050	MG	30	6
TOTAL		5.433	1.086

A maioria dos projetos será empreendida no âmbito do programa CREMA.

O programa CREMA (Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias) transfere ao setor privado a decisão quanto à melhor forma de distribuir os recursos para alcançar os níveis estabelecidos pelo governo para a qualidade das estradas, em linha com o princípio das PPPs e concessões. Cerca de 3.700 km de estradas incluídas no programa estão qualificadas para serem cedidas em concessão, após as benfeitorias. Ao permitir que a concessionária cubra os custos de manutenção, o governo pode economizar até R\$ 10.000/ano/km. Portanto, a concessão de 3.700 km pode significar reduções futuras de até R\$ 37 a 40 milhões por ano nos gastos públicos — ou R\$ 400 milhões em um período de 10 anos (as concessões geralmente têm um prazo de 20 anos). No caso das rodovias com volume suficiente de tráfego, a concessão poderá gerar receitas adicionais, ajudando a recuperar o custo dos investimentos realizados nos próximos dois ou três anos. A avaliação da efetividade e eficiência desta abordagem e do CREMA será um dos subprodutos do Projeto Piloto.

Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes	Ministério - Transportes
Projeto – Reabilitação das estradas	Continuação

Resumo da ACB dos projetos selecionados

Hipótese de volume de tráfego: 0% de aumento

						Milhões de Reais (salvo indicação em contrário)	
Ano	Investimento	Custo de manutenção	Redução nos gastos públicos	Ganho para os usuários	Impacto líquido (Benefícios - Custos)	Redução dos custos de operação dos veículos (por km)	Custo de oportunidade gerado pela redução do tempo de viagem por veículo (per km)
Valor Presente Líquido a várias taxas de desconto (preços constantes)						(R\$ / 100)	
VPL - 10%	10.170,4	2.125,2	-3.354,9	17.450,6	14.095,7		
VPL - 12%	9.061,7	1.864,9	-3.172,4	15.387,3	12.214,8		
Fluxos anuais (sem desconto)							
1	1.499,9	250,8	-1.199,7	990,2	-209,5	0,0	0,0
2	1.499,9	250,8	-1.199,7	990,2	-209,5	0,9	0,0
3	1.485,0	249,9	-1.186,1	2.905,8	1.719,6	1,0	0,0
4	1.485,0	249,9	-1.186,1	2.905,8	1.719,6	2,4	0,1
5	1.483,5	249,3	655,9	3.241,3	3.897,1	2,7	0,1
6	1.483,5	249,3	655,9	3.241,3	3.897,1	1,8	0,0
7	653,2	249,0	101,2	2.352,3	2.453,5	1,5	0,0
8	653,2	249,0	101,2	2.352,3	2.453,5	2,1	0,0
9	653,2	249,0	101,2	2.352,3	2.453,5	1,8	0,0
10	653,2	249,0	101,2	2.352,3	2.453,5	1,8	0,0
11	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	1,7	0,0
12	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	1,5	0,0
13	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	1,6	0,0
14	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	1,1	0,0
15	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	1,1	0,0
16	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	0,9	0,0
17	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	0,8	0,0
18	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	0,7	0,0
19	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	0,5	0,0
20	1.059,5	249,2	-223,7	1.482,9	1.259,2	0,5	0,0



Carteira do Projeto Piloto

Área – Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – BR 101/SUL – duplicação

Aspectos principais

A duplicação da rodovia Florianópolis-Osório melhorará as condições de tráfego na BR 101/Sul, criando um corredor ligando os mercados do Mercosul, de Buenos Aires a Belo Horizonte. Essa duplicação faz parte de um empréstimo do BID e insere-se em uma iniciativa de melhorar as estradas das Regiões Sul e Sudeste do Brasil concebida há mais de 10 anos. Todos os estudos necessários estão concluídos e o BID já criou uma unidade de acompanhamento para supervisionar a obra. Alguns dos contratos já foram assinados, o que permitirá a rápida implementação do projeto, em antecipação à concessão (que pode se dar antes da conclusão).

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 135 MM no PLO + 285 MM do PP = 420 MM

2006 => R\$ 600 MM

2007 => R\$ 700 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

A análise de custo-benefício aponta uma taxa de rentabilidade interna real de 30,7%. A taxa custo/benefício foi estimada em 2,7. Considerando-se um volume médio de tráfego diário de 5.000 caminhões e um pedágio de R\$ 5/100 km, o potencial de geração de receita foi projetado em R\$ 250.000/km/ano, um valor bem superior ao custo de manutenção típico, de R\$ 10.000/km/ano. As receitas geradas com o pedágio seriam de apenas R\$ 60 a 100 milhões de caixa livre por ano nos 300km da rodovia, após a dedução dos custos de manutenção. Esse valor não seria suficiente para recuperar o custo de construção, estimado em cerca de R\$ 2 bilhões. Contudo, o déficit pode ser minimizado caso se inclua na concessão a rodovia que liga Curitiba a Florianópolis, que foi duplicada em 2003 com recursos públicos e deve se converter numa estrada com pedágio. O Ministério dos Transportes estima que cerca de ¼ do preço de construção refere-se a impostos.

Condicionalidade

No início de 2005, o Ministério dos Transportes apresentará um estudo de viabilidade para a concessão do trecho Curitiba-Florianópolis-Osório como empreendimento único. O Ministério dos Transportes contempla a possibilidade de licitar a concessão durante a construção, já iniciada, vinculando as duas ações. A vencedora executaria o contrato existente até a sua conclusão.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – BR 381/MG - duplicação

Aspectos principais

Esta duplicação melhorará as condições de tráfego no distrito siderúrgico de Minas Gerais, ao norte de Belo Horizonte, até São Paulo e o corredor do Mercosul. A região também abriga vários projetos de madeira e celulose e agronegócios incipientes concentrados na produção de café e milho, e que dependem muito do transporte rodoviário. A manutenção da rodovia tem sido inadequada nos últimos dez anos, em parte devido à postergação de obras de manutenção e reabilitação na expectativa da duplicação. A aceleração desses investimentos ajudará a inverter o processo intenso de deterioração da rodovia, que também serve como uma das principais vias de acesso de Minas e do Oeste ao Nordeste.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 45 MM no PLO + 153 MM do PP= 198 MM

2006 => R\$ 130 MM

2007 => R\$ 195 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

O projeto reduzirá dramaticamente os custos operacionais para o comércio da região. O modelo HDM-4 aponta para uma taxa de rentabilidade real de 13% para os recursos destinados à duplicação. Essa taxa de rentabilidade poderá aumentar, dependendo de alguns projetos novos ora em estudo por empresas locais.

Condicionabilidade

Conclusão, pelo Ministério dos Transportes, de um projeto de engenharia detalhado e de um estudo de viabilidade para a concessão da rodovia.



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – BR 101/NE – duplicação

Aspectos principais

Esta duplicação complementarará os projetos de infra-estrutura empreendidos em toda a Região Nordeste com o apoio do BID, no âmbito do programa de empréstimos do PRODETUR. O êxito desse programa em infra-estrutura tem sido crucial para atrair investimentos privados no setor de turismo, exercendo um grande impacto na criação de empregos e desenvolvimento da região. O projeto de R\$ 1,9 bilhão, que não foi beneficiado com financiamentos de baixo custo de instituições multilaterais, também ajudará a melhorar a competitividade do Terminal de Suape, em Pernambuco, aumentando o rendimento do volume expressivo de recursos públicos investido no porto nos últimos anos.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 95,9 MM no PLO + 307,0 MM do PP= 402,9 MM

2006 => R\$ 550 MM

2007 => R\$ 950 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

A duplicação da BR 101-NE aumentará a segurança da rodovia, que apresenta um volume de trânsito significativo, tanto comercial como de passageiros. O tráfego de caminhões pesados é hoje uma das principais causas de acidentes com carros de passeio nessa rodovia, que liga várias cidades de grande apelo turístico (a rodovia vai de Natal à costa sul de Pernambuco). O Ministério do Planejamento considera este projeto um potencial candidato para uma PPP. A Rodovia, além de seu potencial turístico ajudará a integrar diversos pólos econômicos da região ao porto de SUAPE (começando no Rio Grande do Norte), hoje precariamente atendidos pelas rodovias e pela ferrovia. Em combinação com o desenvolvimento de outros projetos (privados) de infra-estrutura na área de SUAPE, a ligação rodoviária permite vislumbrar o apoio logístico a importantes atividades econômicas regionais.

Condicionalidade

O Ministério dos Transportes apresentará um estudo de viabilidade de concessão no fim de 2005, incluindo a possibilidade de uma PPP para um segmento da rodovia.



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – Arco Rodoviário do Rio – duplicação e construção

Aspectos principais

Esta estrada é um dos três segmentos de um anel viário circundando o Rio de Janeiro. A construção do anel tem sido uma demanda das lideranças empresariais do Estado, que também apóiam a sua concessão, visto que o conjunto pode alterar dramaticamente a competitividade da região. O Porto de Sepetiba foi o último dos grandes portos planejados na década de 1980. Sua construção foi concluída por volta de 2000, após grandes investimentos feitos entre 1995 e 1998. Este é um porto de águas profundas (comportando embarcações com calado superior a 15 metros), com boas ligações ferroviárias, mas acesso rodoviário precário, apesar de estar localizado a pouco mais de 30 km da principal rodovia brasileira, a Rodovia Presidente Dutra, entre Rio e São Paulo e dispor de um importante terminal de containers. Há um consenso cada vez maior entre os atores locais em torno da conveniência de construir a estrada já com vistas a uma futura transformação em rodovia com pedágio e voltada para o atendimento da carga.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 49 MM no PLO + 88 MM do PP= 137 MM

2006 => R\$ 140 MM

2007 => R\$ 250 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

O anel viário ligará Sepetiba a três outras grandes rodovias: a BR 040, para Belo Horizonte e Brasília, a BR 116, para a Bahia, e a BR 101, para o Espírito Santo. Essas ligações reduzirão os custos de exportação de várias indústrias nesses estados, criando uma alternativa para o porto de contêineres do Rio de Janeiro e estradas que atravessam a Zona Oeste da cidade, construídas há mais de 60 anos e que hoje atravessam uma área de grande densidade populacional. Estudos preliminares indicam grande potencial de recuperação do custo da estrada via pedágio integrado, especialmente se a estrada for em uma primeira fase construída primariamente para carga.

Condicionalidade

A realização de um estudo de viabilidade para a concessão de vários segmentos do Arco Rodoviário.

Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – Arco Rodoviário do Rio – duplicação e construção

Continuação

ACB - Análise dos benefícios do Arco Rodoviário do Rio				
Ano	Redução no tempo de viagem	Ganhos em custos operacionais	Benefícios para a operação do Porto de Sepetiba	Total dos benefícios
0	0	0	0	0
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	12.249.715	19.099.756	45.329.960	76.679.431
4	12.764.203	19.901.946	54.072.602	86.738.751
5	13.300.300	20.737.827	65.207.159	99.245.286
6	13.858.912	21.608.816	79.265.603	114.733.331
7	14.440.986	22.516.387	89.934.525	126.891.898
8	15.047.508	23.462.075	102.330.171	140.839.754
9	15.679.503	24.447.482	116.793.611	156.920.596
10	16.338.042	25.474.276	133.511.005	175.323.323
11	17.024.240	26.544.196	150.511.428	194.079.864
12	17.739.258	27.659.052	170.058.697	215.457.007
13	18.484.307	28.820.732	191.474.828	238.779.867
14	19.260.648	30.031.203	216.043.941	265.335.792
15	20.069.595	31.292.513	244.298.673	295.660.782
16	20.912.518	32.606.799	266.324.960	319.844.277
17	21.790.844	33.976.285	286.425.577	342.192.705
VPL	53.202.373	82.953.142	373.733.080	509.888.594
VPL	73.928.443	115.269.230	549.733.293	738.930.966

Ano	Custo total da construção e manutenção				Total dos benefícios
	Alt. I	Alt. II	Alt. III	Alt. IV	
VPL (16%)	333.574.260	247.741.448	364.195.268	278.362.456	509.888.594
VPL (12%)	351.729.086	260.444.926	383.803.217	292.519.057	738.930.966

Maior precisão nas estimativas de tráfego, que permita uma modelagem considerando um horizonte de 20-25 anos, e uma otimização das praças de pedágios e serviços de apoio indicam grande potencial do arco ser concessionado, permitindo inclusive economias de custo expressivas na construção



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto – Eclusas de Tucuruí

Aspectos principais

Tucuruí é uma hidroelétrica de grande porte construída na década de 1980. A sua barragem não é especialmente alta, mas inevitavelmente bloqueia a navegação do rio. O governo está empenhado em concluir a construção das eclusas para que grandes regiões no leste da Amazônia ganhem acesso ao porto de águas profundas próximo a Belém do Pará. Os recursos já consumidos na construção do porto (na década de 1980) e das eclusas são expressivos, e o potencial volume de grãos que poderiam ser escoados com eficácia e baixo custo pelo Rio Tocantins é substancial. A aceleração das obras ajudaria a concluir as eclusas até 2006, após uma década de trabalho de construção. A inclusão no Projeto Piloto permite também criar condições para lidar de forma efetiva e transparente com questões de implementação suscitadas em anos anteriores.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 70 MM no PLO + 150 MM do PP= 220 MM

2006 => R\$ 150 MM

Duração

2005/2006

Benefícios

Reduzir os custos de transporte de grãos de uma grande área na Região Central do Brasil, usando o Rio Araguaia-Tocantins e um grande porto (que é o mais próximo no Brasil ao Canal do Panamá). Considerando somente os custos associados à conclusão das eclusas, a ABC aponta TIR superior a 17% reais. O transporte de grãos do norte da Região Oeste e Oeste do Pará por esta saída tende a reduzir o impacto ambiental da expansão da fronteira agrícola, por orientar-se por rotas já desenvolvidas.

Condicionabilidade

Avaliação das condições de implementação.



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério - Transportes

Projeto - Agenda Portos

Aspectos principais

A Agenda representa um esforço concentrado para tratar das necessidades mais urgentes de 11 grandes portos, incluindo Santos, que é o maior porto exportador e é onde está se dando a primeira ação de maior vulto (dragagem). O primeiro lote de investimentos incluirá recursos para dragagem, formas de acelerar a consolidação administrativa de vários órgãos federais (e.g., alojá-los em um só prédio em cada porto), a recuperação de balanças nos portões dos portos e melhorias nas conexões eletrônicas com a Secretaria da Receita Federal (SRF). O custo global do primeiro lote de iniciativas, excluindo-se as conexões com a SRF, está projetado em cerca de R\$ 75 milhões. O segundo lote concentrar-se-á na construção de acessos rodoviários aos portos selecionados, estacionamentos para caminhões de grande porte e outras obras de dragagem e limpeza dos canais de acesso.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 101,0 MM no PLO + 226,1 MM do PP= 327,1 MM

Duração

2005

Benefícios

Não há nenhuma ACB formal para essas iniciativas, mas elas resultaram de uma análise aprofundada das necessidades de cada porto para atender a mais de 80% do comércio internacional do país. A análise incluiu levantamentos a partir da base (*bottom-up*), e foi coordenada pela Casa Civil, juntamente com os Ministérios dos Transportes, Planejamento e Fazenda, além de consultas ao setor privado. Fazem parte da iniciativa novas abordagens de licitação e um diálogo sistemático com as autoridades ambientais.

Condicionabilidade

Em vista da natureza fragmentada das iniciativas abrangidas, a principal condicionabilidade será na implementação. A Casa Civil criou uma unidade especial para acompanhar a implementação da "Agenda", que se articulará com a unidade criada no Tesouro para executar o Projeto Piloto.

Área - Transportes	Ministério - Transportes
Projeto - Agenda Portos	Continuação

Lista de Projetos e Custo (R\$ milhões)

PORTO	AÇÃO	Piloto	PLO	TOTAL	PORTO	AÇÃO	Piloto	PLO	TOTAL
RIO GRANDE (RS)	Sinalização de navegação	3,0		3,0	SEPETIBA (RJ)	Dragagem	20,0		20,0
	Dragagem	11,5	4,5	16,0		Acesso à BR101	7,5		7,5
	Estacionamento para caminhões	1,5		1,5		Sistema de segurança		2,0	2,0
	Subtotal	16,0	4,5	20,5		Obras gerais		9,0	9,0
				Subtotal		27,5	11,0	38,5	
ITAJAÍ (SC)	Aprofundamento do canal de acesso	6,0		6,0	RIO DE JANEIRO (RJ)	Obras gerais	10,0		10,0
	Recuperação do molhe	7,5		7,5		Sistema de energia	4,0		4,0
	Acesso rodoviário	16,0		16,0		Dragagem	22,0		22,0
	Subtotal	29,5		29,5		Dragagem secundária	4,0		4,0
						Pesos	0,4		0,4
SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)	Recuperação dos berços 102/103	12,8		12,8		Demolição do cais	2,0		2,0
	Acesso à BR 280	2,0		2,0		Sistema de segurança	4,0		2,0
	Sistema de energia	0,8		0,8		Dragagem do acesso a Niterói		2,0	2,0
	Aprofundamento do canal de acesso	19,2		19,2		Subtotal	46,4	2,0	48,4
	Subtotal	34,8		34,8					
SANTOS (SP)	Dragagem	42,0		42,0	Acesso rodoviário (Capuaba)	4,7	1,2	5,9	
	Aprofundamento do canal de acesso	10,0		10,0	Obras gerais	7,2		7,2	
	Prédio de escritórios	2,5		2,5	Aprofundamento do canal de acesso				
	Limpeza do canal de acesso	3,0		3,0	Sistema de segurança		2,0	2,0	
	Sistema de segurança		9,5	9,5	Aprofund. do canal de acesso II		2,5	2,5	
	Acesso rodoviário		50,0	50,0	Aprofundamento do Porto Barra do Riacho		4,5	4,5	
	Acesso rodoviário II		10,0	10,0	Dragagem		2,5	2,5	
	Subtotal	57,5	69,5	127,0	Proteções dos cais	2,5	1,5	1,5	
					Subtotal	14,4	14,2	28,6	
TOTAL		137,8	74,0	211,8	TOTAL	88,3	27,2	115,5	



Carteira do Projeto Piloto

Área - Transportes

Ministério – Cidades

Projeto – Metrô de Belo Horizonte

Aspectos principais

A conclusão da primeira linha do Metrô de Belo Horizonte é importante por pelo menos duas razões. Primeiro, os atrasos têm aumentado os custos para o Governo Federal (inclusive financeiros, como taxas de disponibilidade para o financiador), já que o programa prevê a transferência do sistema para as autoridades locais na conclusão, e o atual acordo de responsabilidade compartilhada não promove a eficiência na operação e tomada de decisões. Segundo, os atrasos reduzem a rentabilidade da linha, pois linhas fragmentadas (incompletas) não atraem usuários suficientes, e diminuem as receitas necessárias para pagar os compromissos financeiros assumidos com os financiadores e construtores. Embora pelo menos quatro outras cidades enfrentem situações semelhantes, o sistema de BH está em estágio avançado, precisando de apenas R\$ 82 milhões para a sua conclusão. Assim, foi escolhido como teste para o programa global, incluindo o aspecto da transferência de responsabilidades (sem prejuízo de outra verba no Orçamento para os outros metrô).

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 20,4 MM no PLO + 81,6 MM do PP= 102,0 MM

Duração

2005

Benefícios

Ex ante, os sistemas metroviários foram tipicamente aprovados em uma ACB patrocinada pelo respectivo financiador (BM, BID, JBIC, etc). A flutuação da taxa de câmbio e outras mudanças econômicas e demográficas em diversos casos tiveram efeitos sobre estas estimativas, e é possível que os planos, inclusive de linhas adicionais, tenham de ser reavaliados em algumas cidades, considerando-se também alternativas, como o ônibus expresso em via exclusiva. Contudo, no caso de obras próximas ao término é importante concentrar recursos para assegurar a sua conclusão e a transferência definitiva para as autoridades locais. Relatório n° 29806-BR do Banco Mundial, realizado após a conclusão da maior parte das obras, aponta uma TIR real de 17,1%.

Condicionalidade

A participação do projeto de transporte em massa de BH está condicionada ao cumprimento do acordo com o governo local, que prevê que este assumirá o projeto após a conclusão da Linha 1, prescindindo de qualquer apoio financeiro futuro da União para a operação, manutenção ou expansão do sistema. A participação de outros sistemas de transporte de massa no Projeto Piloto nos anos seguintes dependerá do êxito do Projeto Piloto de BH, de acordos similares com outras cidades e possivelmente da reavaliação do projeto junto aos financiadores.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Irrigação e abastecimento hídrico rentáveis

Ministério – Integração Nacional

Projeto – Perímetros de irrigação

Aspectos principais

Este componente do Projeto Piloto concentra-se em projetos de irrigação atualmente em vários estágios de andamento, com vistas à sua disponibilização para o investimento e operação pelo setor privado, bem como para a ampliação da produção em perímetros com infra-estrutura básica concluída. Em geral, espera-se que investidores privados desempenhem o papel de “âncora” para os projetos, concluindo a infra-estrutura e abrindo novos canais de distribuição da produção no Brasil e no exterior. Este é um passo importante pelo Ministério da Integração Nacional, na esteira de várias centenas de milhões de dólares investidos pelo poder público em projetos de irrigação nos últimos 20 anos. A nova política reflete a constatação de que, não obstante os diversos êxitos na produção e exportação de frutas tropicais e uvas de alta qualidade em áreas irrigadas, vários projetos públicos apresentam valor presente negativo por causa das obras de grande porte iniciadas mas nunca concluídas ou indefinição de escopo de produção, continuando subutilizados por períodos prolongados. Os recursos orçados destinam-se a concluir alguns dos projetos e, em outros casos, criar condições para a participação do setor privado.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 100 MM no PLO + 50 MM do PP= 150 MM

Duração

2005

Benefícios

Segundo o Banco Mundial, as ferramentas padrão de ACB, como o software FARMOD, indicam, com base em condições adequadas de projeto e implementação, que a irrigação pode ser rentável e economicamente apropriada. O Projeto Guadalupe, no Piauí, é típico entre os projetos de irrigação selecionados para participar do Projeto Piloto. Cerca de ¼ da área prevista foi construída, mas aproximadamente metade desse total de 3.000 ha continua ociosa. Quando totalmente concluído, o projeto deve gerar 40.000 empregos diretos e indiretos e cerca de US\$ 40 milhões em vendas. O Banco Mundial aponta a sua conclusão como uma das iniciativas de maior prioridade e baixo custo a serem empreendidas pelo Estado do Piauí (relatório nº 24484-BR, 2003). Exemplos recentes de projetos de biodiesel conduzidos pela iniciativa privada no Estado sugerem o potencial desta abordagem.

Condicionabilidade

A participação no projeto piloto em 2006 dependerá da preparação de outros 10 perímetros (projetos) a serem colocados sob um regime de concessão.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Irrigação e abastecimento hídrico rentáveis	Ministério – Integração Nacional
Projeto – Perímetros de irrigação	

LISTA DE PERÍMETROS A SEREM CONCEDIDOS

Projeto	Localização	Potencial de produção (R\$ M/ano)	Milhares de empregos (diretos e indiretos)
Guadalupe	PI	120	40
Tabuleiros Litorâneos	PI	70	25
Tabuleiro de São Bernardo	MA	35	116
Tabuleiro de Russas	CE	120	45
Baixo Acaraú	CE	139	40
GauagribeApodi	CE	59	15
Salitre	BA	320	90
Pontal	PE	80	23
Irecê	BA	600	180
Jaíba	MG	700	190
São João	TO	21	10
Várzeas de Souza	PB	30	15
Luiz Alves do Araguaia	GO	70	30
Total		2364	819



Carteira do Projeto Piloto

Área – Irrigação e abastecimento hídrico rentáveis

Ministério – Meio Ambiente

Projeto – Pró Água

Aspectos principais

O programa visa organizar o aumento do abastecimento de água em regiões semi-desérticas, regulando sua precificação para assegurar a eficiência do seu uso e a conservação do recurso escasso. O projeto foi submetido a uma rigorosa ACB com o patrocínio do Banco Mundial. Contou com a participação dos Estados (contraparte de 10% a 20%) e prevê um investimento direto e um componente de reforço institucional. O principal acréscimo, neste caso, será assegurar um grau mais elevado de proteção para o programa, juntamente com R\$ 10 milhões em gastos novos. Essas medidas protegerão o desembolso integral do saldo de um empréstimo do Banco Mundial.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 14,3 MM no PLO + 9,7 MM do PP= 24,0 MM

Duração

2005

Benefícios

A participação no Projeto Piloto ajudará a proteger o financiamento de R\$ 194 milhões em custos de construção já em andamento e R\$ 20 milhões em novas obras, além de dar apoio ao componente de reforço institucional do projeto. É um componente de baixo custo, mas importante, de um conjunto de políticas coordenadas destinadas a aumentar o abastecimento de água em zonas rurais áridas do Nordeste. A organização do uso sustentado da água, com mecanismos que possam dar transparência à sua priorização social e econômica é um componente fundamental para o sucesso de iniciativas mais abrangentes de aumento da oferta deste recurso no semiárido.

Condicionalidade

Aquelas já incluídas no financiamento do projeto



Carteira do Projeto Piloto

Área – Instalações de P&D

Ministério – Ciência e Tecnologia

Projeto – Laboratório meteorológico

Aspectos principais

O laboratório ajudará a coordenar e desenvolver iniciativas para melhorar as previsões meteorológicas de curto prazo. Previsões meteorológicas de boa qualidade podem gerar bilhões de dólares em economias, tanto nos cultivos para exportação como na produção para consumo interno, ajudando também a reduzir a volatilidade dos preços e a inflação. Aperfeiçoamentos recentes já ajudaram a reduzir os custos de seguro da produção, inclusive de apólices subscritas pelo governo em nome de pequenos agricultores.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 0 MM no PLO + 15 MM do PP= 15 MM

2006 => R\$ 21 MM

Duração

2005/2006

Benefícios

Estimam-se em US\$ 2 bilhões por ano os ganhos que podem ser obtidos com melhores informações meteorológicas. Nos últimos anos, a melhor utilização desse tipo de informações já ajudou a cortar R\$ 150 milhões do custo do PROAGRO e dos sistemas de seguro público (Rossetti, 2002).

As economias resultam, por exemplo, de uma aplicação mais adequada de produtos químicos para prevenir pragas. Estima-se que isso ajude a baixar os custos em US\$ 300 milhões por ano e reduzir a quantidade de produtos químicos levados pelas chuvas.

Condicionalidade

A ser detalhada.



Área – Instalações de P&D	Ministério – Ciência e Tecnologia
Projeto – Laboratório meteorológico	

Pró-Memória:

Prêmio de seguro (como porcentagem do valor da safra) pago pelo Proagro antes e após a sincronização do plantio com as condições meteorológicas

Tecnologias tradicionais			
CULTURA	Antes	Hoje	Projetado
Trigo	11,7%	5%	2,5%
Arroz e feijão	11,7%	6,7%	3,35%
Algodão, milho e soja	7%	3,9%	1,95%
Maçã	3,5%	3,5%	1,75%
Sorgo	9,4%	5,5%	2,75%
Novas tecnologias			
CULTURA	Antes	Hoje	Projetado
Trigo	11,7%	4%	2%
Arroz e feijão	11,7%	5,7%	2,85%
Milho e soja	7%	2,9%	1,45%
Sorgo	9,4%	4,5%	2,25%

Custo das aplicações de pesticidas contra a ferrugem asiática

Tradicional	Com monitoramento meteorológico	Ganho
3 aplicações	1,5 aplicações	
US\$ 1,6 bilhões	US\$ 0,8 bilhões	US\$ 0,8 bilhões



Carteira do Projeto Piloto

Área – Infra-estrutura de P&D	Ministério – Desenvolvimento Agrário
Projeto – Levantamento topográfico por GPS	

Aspectos principais

A Lei 10.267/2001 requer a inclusão, em todas as transações de terras, das coordenadas de GPS dos limites do terreno nas respectivas escrituras e registros públicos. Esses dados serão arquivados em um banco de dados federal com o objetivo de aumentar a defesa dos direitos de propriedade no campo. O projeto de R\$ 28 milhões, sob a responsabilidade do Ministério do Desenvolvimento Agrário, contribuirá de maneira decisiva para a total implementação dessa lei. O projeto ajudará a reduzir o custo da aquisição, arrendamento e aluguel de terras, e criará ferramentas para melhorar o mercado de pequenos lotes associados à agricultura familiar. Além de promover o investimento e a inovação na agricultura, o reforço dos direitos de propriedade é um elemento importante das novas políticas de desenvolvimento agrário, imprimindo um novo ímpeto aos programas apoiados pelo governo para ampliar as possibilidades de acesso à terra pelos trabalhadores sem terra.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 28,82 MM no PLO + 0,00 MM do PP= 28,82 MM
2006 => R\$ 29 MM

Duração

2005/2006

Benefícios

Além dos benefícios econômicos para a agricultura comercial, o sistema ajudará a assegurar a implementação da Lei, especialmente no caso da agricultura de média e pequena escala, onde a Lei prevê obrigações para o Estado. Ele faz parte de um conjunto de ações desenvolvidas com o objetivo adicional de diminuir a possibilidade de vendas fraudulentas de terras públicas e da apropriação ilícita de áreas protegidas, inclusive de reservas ambientais e terras ancestrais de minorias, como índios e quilombos.

Condicionalidade

A ser detalhada.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Infra-estrutura de P&D

Ministério – Desenvolvimento,
Indústria e Comércio Exterior

Projeto – Centro de Biotecnologia da Amazônia

Aspectos principais

Manaus, no coração da Amazônia, conta com uma base industrial diversificada, que está crescendo para além do setor de produtos eletrônicos e começando a tirar proveito da biodiversidade da região. No presente, a infra-estrutura do setor biológico é parca, e as empresas locais geralmente têm de recorrer a laboratórios em outras regiões para realizar análises e obter outros serviços necessários à pesquisa e desenvolvimento de produtos. O novo laboratório criará uma capacidade local para realizar testes químicos, farmacológicos, tóxicos e microbiológicos. O laboratório também ajudará a aprimorar os processos de produção da indústria local e servirá como centro de uma rede de laboratórios regionais. Segundo estudos acadêmicos internacionais, gastos dessa natureza geralmente produzem uma taxa de rentabilidade de 30%. Nos próximos anos, essa infra-estrutura ajudará o setor privado a ampliar a produção e as exportações de produtos com elementos naturais e que não agredem o meio ambiente.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 11,00 MM no PLO + 2,67 MM do PP= 13,67 MM

2006 => R\$ 14 MM

2007 => R\$ 14 MM

Duração

2005/2006/2007

Benefícios

O principal benefício será reduzir o custo do desenvolvimento e disseminação da inovação na região e em segmentos novos. A disponibilização de instalações públicas com capacidade para oferecer serviços pagos que não possam ser adequadamente prestados pelo setor privado é um elemento central da *política industrial* promovida pelo governo. A participação no Projeto Piloto também ajuda a diversificar a carteira desta experiência.

Condicionabilidade

A participação no Projeto Piloto em 2006 exigirá a resolução da questão da estrutura administrativa do Centro e a realização de pesquisas de mercado para identificar clientes potenciais específicos no setor privado.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Logística e simplificação dos requisitos para constituição de empresas	Ministério - Fazenda
Projeto – <i>Scanners</i> , eficiência alfandegária e integração tributária com os Estados	

Aspectos principais

Será executado pela SRF e incluirá a compra e instalação de *scanners* para grandes contêineres, que são exigidos pelo Código Internacional de Segurança Marítima e Portuária (ISPS). Além disso, a SRF investirá em equipamentos de vigilância nos portos, para aumentar a segurança, reduzir o contrabando e agilizar as operações. A iniciativa de dois anos também incluirá investimentos em informática, para melhorar o atendimento do serviço alfandegário. Dará ainda apoio a um projeto piloto da Secretaria da Receita Federal (SRF), em conjunto com os Estados de São Paulo e Bahia, para eliminar as sobreposições e redundâncias entre os níveis de governo na área de registro para a abertura de empresas. O cadastro federal de pessoas jurídicas será modernizado e um recibo eletrônico de venda será implementado, abrindo novos horizontes para uma reforma tributária que integre as diversas esferas da Federação.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 0 MM do PLO + 400 MM do PP = 400 MM
2006 => R\$ 500 MM

Duração do projeto

Durante o ano de 2005/2006

Benefícios

A conformação com as normas internacionais de segurança e a maior eficiência do serviço alfandegário deverão gerar ganhos de eficiência, especialmente para o comércio internacional.

A agilização das operações do serviço alfandegário, com menores custos para as empresas que necessitam de insumos estrangeiros (a vasta maioria das importações brasileiras é de bens intermediários e de capital).

Simplificação, integração e redução dos requisitos para constituição de empresas, são elementos identificados como de especial relevância para o crescimento econômico, formalização do trabalho e estímulo à iniciativa privada em um estudo elaborado pelo Ministério da Fazenda para servir como parâmetro estrutural no âmbito do programa do FMI (*structural benchmark* em 2004). Estas diretrizes foram também discutidas no âmbito do Governo.

Condicionalidade

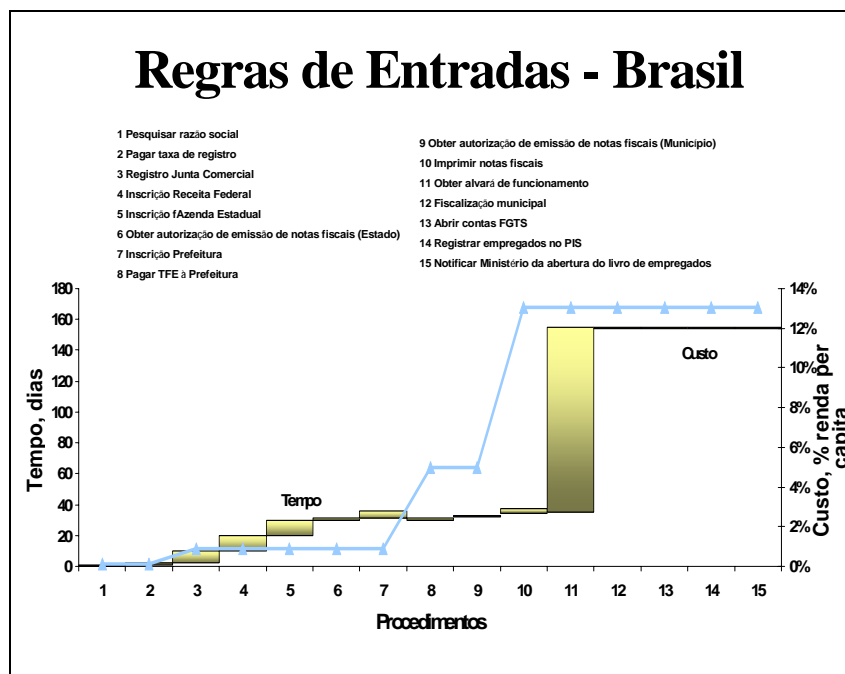
A ser detalhada.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Requisitos para constituição de empresas	Ministério – Fazenda
Projeto –Simplificação dos requisitos para constituição de empresasContinuação	

Tempo estimado para cumprir os requisitos de registro para abertura de uma empresa



Fonte: Levantamento realizado pela CFI junto a profissionais selecionados em São Paulo.



Carteira do Projeto Piloto

Área – Simplificação dos requisitos para a constituição de empresas	Ministério – Previdência Social.
Projeto – Uma Previdência mais leve e eficaz	

Aspectos principais

Esta iniciativa faz parte de uma agenda mais ampla destinada a promover o empreendedorismo e reduzir a informalidade do mercado de trabalho. Um passo crucial foi a criação da Secretaria de Receita Previdenciária (SRP). O fortalecimento da arrecadação da Previdência exigirá um volume de investimentos estimado em cerca de R\$ 100 milhões em 2005, complementando os R\$ 40 milhões obtidos com um empréstimo junto ao BID. Esses recursos serão aplicados principalmente em tecnologia de informação da secretaria, no âmbito das transformações da administração da Previdência Social consideradas pelo governo.

Dados do projeto

Financeiros

2005 => R\$ 0 MM do PLO + 100 MM do PP = 100 MM

Duração do projeto

Durante o ano de 2005

Benefícios

Maior eficiência na arrecadação de impostos sobre a folha de pagamentos, permitindo reduzir a evasão fiscal e, assim, aliviar a carga tributária e promover o emprego formal.

Condicionabilidade

Detalhamento das atividades de fortalecimento da Previdência Social na primeira metade de 2005. Ampliação da recuperação de créditos previdenciários e fortalecimento dos mecanismos de concessão de benefícios.