



## O sucesso do PAC depende de redução nos gastos públicos

*PAC's success depends on the reduction of public expenses*

**C**oncluído o processo eleitoral que concedeu ao presidente Lula um segundo mandato, todas as atenções estão voltadas ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), apresentado à nação no dia 23 de Janeiro, prevendo investimentos até 2010, de R\$503 bilhões, com recursos públicos e privados.

O sucesso do PAC vai depender da redução drástica dos gastos correntes do governo e do grau de confiança dos empresários nas regras estabelecidas. Não há, ainda, um ambiente favorável para atrair recursos do setor privado, não por falta de dinheiro, mas porque o risco regulatório é grande. Portanto, a definição de marcos regulatórios absolutamente claros e confiáveis será, sem dúvida, um dos fatores de sucesso do PAC.

Recentemente, o governo adiou mais uma vez a licitação do segundo lote de rodovias federais, ainda que as pesquisas realizadas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostrem que as estradas concessionadas estão entre as melhores rodovias brasileiras.

No setor ferroviário, o transporte de cargas cresceu 73% após as concessões iniciadas em 1996. As indústrias passaram a receber novas encomendas resultantes dos investimentos de R\$10,4 bilhões já realizados pelas concessionárias. Com as concessões à livre iniciativa, além de deixar de arcar com déficits crescentes, o governo passou a receber as parcelas devidas pelas concessionárias, e os impostos, que não eram recolhidos pelas ferrovias estatais.

Ainda que as prioridades do transporte ferroviário de cargas não tenham sido contempladas no PAC com a importância e urgência que o assunto exige, o Simefre acompanhará a execução do programa com a intenção única de fazer avançar a competitividade nacional no setor metroferroviário.

O conteúdo geral do PAC é bastante abrangente, porém o País não caminhará para um crescimento sustentável se o governo não decidir por uma profunda e eficaz redução nos gastos públicos.

**O**nce ended the election process that granted a second mandate to president Lula, all eyes turn to the Growth Acceleration Program (PAC) which was presented to the nation on January 23rd, anticipating investments of R\$503 billion, until 2010, from private and public resources.

PAC's success will depend on a drastic reduction of the government's expenses and on the enterprisers' belief in the rules set. Due to that, there isn't a favorable atmosphere to attract resources from the private sector, not on the account of a lack of money, but because the regulatory risk is high. Defining absolutely clear and reliable regulatory guidelines will be one of the factors for the program's success, no doubt.

Recently, the government has postponed once again a public tender for the second lot of federal roads, even though researches carried out by the National Transport Confederation (CNT) reveal that the roads with concession granted to private enterprises are among the best in Brazil.

In the railway sector, freight transportation has increased 73% after the first concessions were granted in 1996. The industry then started to receive new orders resulting from the R\$10.4 billion investment already made by the concession holders. It is not only the fact that the government no longer pays for increasing deficits, but also that the government started to earn from installment payments due by the concession holders, and taxes that were not collected from public railways.

Although freight railway transportation priorities have not been included in the PAC with the same importance and urgency required by the matter, the Simefre will follow the program's performance with the sole intention of propelling national competitiveness in the subway/railway segment.

PAC's overall content is very wide. Nevertheless, the country will not move toward sustainable growth if the government does not make up its mind for a profound and efficient reduction in public expenses.