



RELATÓRIO ESPECIAL

**“Sem infraestrutura não há desenvolvimento”  
Situação geral  
das infraestruturas  
na América Latina**

Madri, outubro 2014

**d+i** LLORENTE & CUENCA

1. INTRODUÇÃO
2. O DÉFICIT EM INFRAESTRUTURAS NA AMÉRICA LATINA
3. INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURAS PAÍS A PAÍS
4. CONCLUSÕES

LLORENTE &amp; CUENCA

*“A infraestrutura é um dos requerimentos básicos e urgentes para o desenvolvimento da América Latina. O posicionamento adequado da região no mapa da competitividade mundial requer a articulação de seu território com infraestrutura adequada e eficiente, que permita aumentar os níveis de competitividade e melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. Este desafio exige numerosos recursos financeiros, tecnologia avançada e variada, e uma enorme capacidade institucional e de gestão”.*

*(L. Enrique García. presidente-executivo da CAF-Banco)*

## 1. INTRODUÇÃO

Um dos desafios mais importantes que os países latino-americanos têm pela frente é o de não continuarem a ser meramente exportadores de matérias-primas, mas terem a capacidade de introduzir valor agregado a suas exportações e modernizar suas economias para ganharem em competitividade e produtividade. Neste sentido, **a aposta no investimento em infraestruturas se torna um aspecto decisivo para dar esse necessário salto qualitativo que os países da região requerem em um mundo crescentemente mais competitivo.** Na realidade, garantir o atual e o futuro crescimento econômico da região depende, em grande parte, das decisões adotadas no âmbito das infraestruturas.<sup>1</sup>

Como assinala a Corporação Andina de Fomento, em geral, **uma melhor infraestrutura eleva a qualidade de vida da população, aumenta o crescimento da economia, facilita a integração regional e diversifica o sistema produtivo: aumenta o crescimento da economia, facilita a integração regional e diversifica o sistema produtivo:**

*“Apesar de ser certo que os investimentos em infraestrutura de transporte não garantem sozinhos o desenvolvimento econômico e regional, não é menos certo que são necessários para que ele ocorra. A infraestrutura é também um importante instrumento de coesão econômica e*

<sup>1</sup> Neste relatório se segue a definição do BID sobre infraestrutura entendida como “o conjunto de estruturas de engenharia e instalações de longa vida útil - que constituem a base sobre a qual ocorre a prestação de serviços considerados necessários para o desenvolvimento de fins produtivos, políticos, sociais e pessoais”. Este conceito inclui infraestrutura viária, ferroviária, portos, aeroportos, irrigação de terras, água potável, saneamento, fornecimento de eletricidade e gás, infraestrutura de informação, comunicação e telecomunicações: internet, celulares, software, hardware, etc”.

“O Fórum Econômico Mundial (WEF) diz que um dólar investido em infraestrutura gera um retorno econômico de entre 5% a 25%”

*social, de verberação do território, integração espacial e melhora da acessibilidade. Por outro lado, é necessária para poder absorver não só o tráfego atual de pessoas e mercadorias, mas também o forte crescimento do tráfego, consequência dos processos de liberalização dos mercados e da globalização da economia. Do mesmo modo, o efeito de “arraste” que pode exercer sobre a economia nacional, através do efeito multiplicador, transforma a infraestrutura em instrumento de política anticíclica durante épocas de crise, de grande utilidade para acelerar o processo de recuperação da economia”.*

O acesso a uma infraestrutura de alta qualidade se transforma assim em elemento-chave em relação à competitividade de um país para satisfazer a demanda futura em âmbitos como os de agricultura, mineração (obras de irrigação, estradas e portos) e nos setores industrial, turístico e de serviços.

A infraestrutura, seja esta produtiva —viária, ferroviária, portos—, ou vinculada ao bem-estar social e ambiental da população (água potável, saneamento, eletricidade e gás residencial) é um bem de capital público, que gera grandes externalidades para o sistema econômico, já que sua provisão, quando é eficiente, traz benefícios para o conjunto da sociedade, e não só para a economia de um país. O Fórum Econômico Mundial (WEF) diz que um dólar investido em infraestrutura gera um retorno econômico de entre 5% a 25%.

Assim, os investimentos em infraestrutura se transformam em um fator de desenvolvimento econômico e de inclusão social, como sustenta o diretor do Banco Mundial para a América Latina e o Caribe, Danny Leipziger, para quem “existe uma conexão óbvia entre os investimentos em infraestrutura e a redução da pobreza. E isso porque “os investimentos em infraestruturas acentuam o ritmo de crescimento da economia, aumentam o nível de emprego e receitas e ajudam a diminuir as desigualdades sociais e regionais”, segundo palavras da ministra de Planejamento, Orçamento e Gestão do Brasil, Miriam Belchior.

## 2. O DÉFICIT EM INFRAESTRUTURAS NA AMÉRICA LATINA

O investimento em infraestrutura tem efeitos amplamente demonstrados em relação à competitividade e ao crescimento econômico. Mas essas externalidades não ocorrem quando existem déficit em matéria de infraestruturas. E isso é precisamente o que ocorre historicamente na América Latina.

A Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento (OCDE) chamou a atenção que “as infraestruturas são um grande gargalo para a sustentabilidade do crescimento, a competitividade e inclusive a equidade na América Latina. A região apresenta brechas elevadas não só a respeito dos países da OCDE, mas também de economias emergentes da Ásia e outras regiões do mundo”.

**“O setor público, segundo dados do Banco Mundial, passou de investir aproximadamente 3% do PIB no capítulo de infraestruturas nos anos 90 a destinar, em média, pouco mais de 1% na atualidade”**

O mesmo é claramente ressaltado pelo Banco Mundial quando argumenta que existe uma alta dependência do transporte por estradas, mas a metade das vias estão sem pavimentação. Por sua vez, o transporte ferroviário apresenta sérias deficiências como evidencia um relatório da Solchaga Recio & Asociados, que destaca que o volume de transporte através deste meio foi reduzido à metade desde 1990.

Além disso, o transporte aéreo se aumentou nos últimos tempos em mais de 200%, assim como o número de passageiros e de toneladas de carga, mas os aeroportos apresentam sérias deficiências quanto a seus sistemas logísticos, uma regulamentação inadequada e um desenvolvimento baixo dos serviços. Com os portos, à exceção dos chilenos, ocorre o mesmo, já que não estão preparados para absorver o aumento do tráfego, nem os novos métodos de transportes.

Como sustenta o Banco Interamericano de Desenvolvimento, o rápido crescimento da economia da região e do comércio exterior na última década tornou mais evidentes as sérias deficiências da região em termos de infraestrutura elétrica, de transportes (estradas, ferrovias e portos) etc.

Este déficit responde ao fato de o esforço investidor ter sido claramente insuficiente tanto no que corresponde ao setor público como o que envolve o privado.

Nos anos 80, a região investia em infraestruturas mais de 3% do PIB, e essa quantia era financiada principalmente pelo Estado (eram os tempos dos estados intervencionistas e a Industrialização por Substituição de Importações). Essa tendência mudou nos anos 90, após a onda de reformas neoliberais, e caiu para 2%, com o setor privado liderando esse tipo de investimentos. Já na primeira década do século XXI, o investimento foi reduzido a pouco mais de 1%, e desde 2007 se elevou acima de 2%, rondou de novo a barreira de 3%, com uma participação similar do Estado e o setor privado.

O setor público, segundo dados do Banco Mundial, passou de investir aproximadamente 3% do PIB no capítulo de infraestruturas nos anos 90 a destinar, em média, pouco mais de 1% na atualidade. O setor privado aumentou suas contribuições e agora destina também a infraestruturas em torno de 1% do PIB, sobretudo em países como México e Colômbia.

Para reduzir essa brecha no campo das infraestruturas (tanto em novos investimentos como em despesas de manutenção das mesmas), é preciso impulsionar dois tipos de ações, segundo o presidente-executivo da Corporación Andina de Comercio, CAF-Banco, Enrique García:

- Há de dobrar o investimento desse atual 3% do PIB (de média na América Latina) pelo menos até 6%, seguindo o exemplo dos países asiáti-

“O desafio consiste não só em que desde o Estado se planifiquem, facilitem e coordenem as políticas públicas, mas além disso se faça atrativo o investimento privado”

cos, cuja média atual em capital a serviço das infraestruturas é de 10% do PIB. A Índia, por exemplo, está investindo em infraestruturas 6% de seu Produto Interno Bruto anual, enquanto a China destina 10% de seu PIB. Isso representa um aumento de 50% nos investimentos, ou um montante anual de US\$ 200 bilhões a US\$ 250 bilhões.

Um recente relatório do Fórum Econômico Mundial situou a nota média da América Latina em infraestruturas em 3,6 pontos de um máximo de 10, frente a 5,4 de média dos países da OCDE, sendo estradas e ferrovias os setores que apresentam maior enfraquecimento junto com o setor da energia elétrica.

- **O setor privado é fundamental**, já que os estados não têm os recursos, nem em algumas ocasiões os conhecimentos suficientes, por isso se mostra decisiva a promoção de “alianças estratégicas” entre o setor privado e o público.

Neste sentido, como sustenta a CAF-Banco, o Estado deve aumentar seus investimentos e, além disso, ativar um conjunto de políticas públicas conducentes a enfocar melhor os subsídios, alocar maiores recursos à manutenção das infraestruturas, emoldurar as políticas do setor em “um paradigma de desenvolvimento sustentável e integrado”,

assim como fortalecer as instituições públicas.

**Em resumo, o desafio consiste não só em que desde o Estado se planifiquem, facilitem e coordenem as políticas públicas, mas além disso se faça atrativo o investimento privado: centralizando os projetos e necessidades de investimento, assim como garantindo a segurança jurídica.**

Nessa linha, a CAF-Banco apresentou na última Cúpula Ibero-Americana de Chefes de Estado e de governo na Cidade do Panamá em 2013 o diagnóstico sobre infraestruturas, intitulado IDEAL: “A Infraestrutura no Desenvolvimento Integral da América Latina”, uma análise da situação atual da infraestrutura onde propõe uma agenda estratégica para seu desenvolvimento na América Latina.

Os resultados finais desse estudo levam a concluir que os países da América Latina, apesar de estarem fazendo um grande esforço em investimento em infraestruturas, este não é suficiente para aumentar o PIB potencial a médio prazo “através de reformas que atuem sobre os gargalos que restringem o crescimento da produtividade, da economia interna e do investimento. A brecha entre a região e as nações mais ricas e dinâmicas não só não se fecha, mas aumenta ano após ano no que se refere a melhora de estradas, portos e aeroportos, e os serviços logísticos que encarecem seus custos de transação e tiram competitividade da produção”.

“América Latina é uma região muito heterogênea, e no âmbito das infraestruturas, não é uma exceção, pois existem importantes diferenças”

### 3. INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURAS PAÍS A PAÍS

A América Latina é uma região muito heterogênea, e no âmbito das infraestruturas, não é uma exceção, pois existem importantes diferenças entre a qualidade da infraestrutura de país a país, assim como entre o que as diferentes nações investem.

Entre 2010 e 2015, a América Latina deve destinar 450 bilhões de dólares a novos projetos de infraestrutura, e apesar de se tratar de um número muito alto, apenas representa um investimento mé-

dio de pouco mais de 2% do PIB regional. **Nem sequer Brasil e Colômbia, que são os que mais vão investir, alcançam a média das regiões emergentes.**

A edição 2012-2013 do Índice Global de Competitividade em Infraestrutura (do Fórum Econômico Mundial) avalia 144 nações mediante uma média ponderada de 7 aspectos básicos da Infraestrutura (1. Qualidade geral da Infraestrutura 2. Qualidade das Estradas 3. Qualidade da Infraestrutura Ferroviária 4. Qualidade da Infraestrutura Portuária 5. Qualidade da Infraestrutura Aérea 6. Qualidade da Provisão de Eletricidade 7. Qualidade das Telecomunicações).

Esse relatório conclui que **só três países da região estão acima da média mundial (situada em 4,3) quanto a qualidade das infraestruturas e nenhum se aproxima das pontuações mais elevadas (6-7):**

E, como região, a América Latina (com 3,6) mostra sua defasagem, pois só supera a África (com 2,7):

Além disso, os projetos de infraestrutura de 2013 e os de 2014 na América Latina mostram que **existe um alto nível de concentração: são liderados pelo México e o Brasil em número de investimento**, de acordo com o estudo “Evolução das economias dos países-membros da Federação Interamericana da Indústria da Construção (FIIC) 2012-2013”. Além disso, México e Brasil juntos representam ao redor de 50% das

POSIÇÃO	PAÍS	PONTUAÇÃO
37	Panamá	4,82
45	Chile	4,62
49	Uruguai	4,40
68	México	4,03
70	Brasil	4
72	El Salvador	3,93
74	Costa Rica	3,80
75	Guatemala	3,79
86	Argentina	3,58
89	Peru	3,54
90	Equador	3,51
93	Colômbia	3,44
101	Honduras	3,12
105	República Dominicana	3
106	Nicarágua	2,97
108	Bolívia	2,95
120	Venezuela	2,64
123	Paraguai	2,54

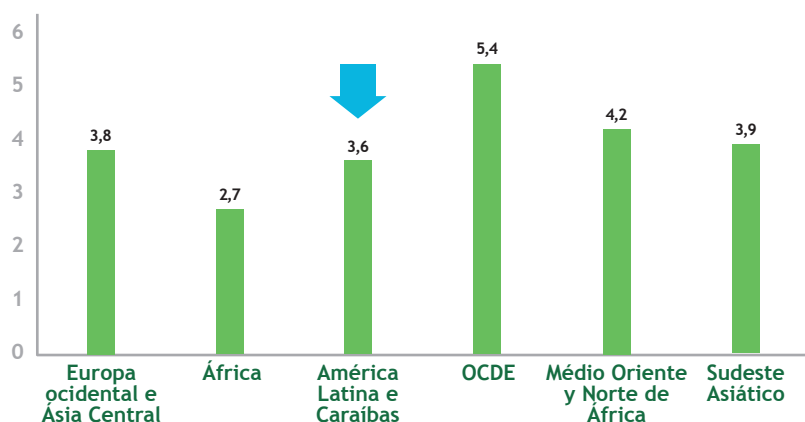
Fonte: Reporte de Competitividade Mundial 2012-2013, Fórum Econômico Mundial e The World Factbook-CIA. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2012-13.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf)



100 obras que integram a lista elaborada por CG/A Infrastructure, líder mundial na promoção de projetos de infraestrutura.

Neste relatório, percebe-se além disso que alguns países estão fazendo uma aposta clara pelo desenvolvimento de suas infraestruturas: Equador, Panamá e Uruguai foram as nações que mais aumentaram seus projetos. O caso do Equador de Rafael Correa é o mais chamativo, já que, graças ao aumento das receitas do governo, via royalties petrolíferos, e de uma melhora na cobertura e cumprimento da arrecadação de impostos, conseguiu duplicar o orçamento desde o início do governo, passando de 11 bilhões anuais para 26,11 bilhões em 2012. Estes recursos foram investidos especialmente em infraestrutura e educação, além do Bônus de Desarrollo Humano (BDH).

### DESEMPENHO GERAL COMPARADO DA INFRAESTRUTURA (2010)



Fonte: Dados obtidos em <http://segib.org/actividades/files/2012/05/ideal2011.pdf>

### SEMÁFORO LATINO-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA\* A magnitude dos projetos atrai as empresas mundiais de construção

Ranking	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2016	Posições ganhas ou perdidas
Equador	94	97	108	100	96	94	90	79	Subiu	15
Panamá	46	50	58	65	44	38	37	37	Subiu	9
Uruguai	58	64	69	66	53	49	49	55	Subiu	3
Brasil	71	78	78	74	62	64	70	71	Igual	0
México	64	61	68	69	75	66	68	64	Igual	0
Peru	91	101	110	97	88	88	89	91	Igual	0
Costa Rica	73	95	94	82	78	83	74	76	Baixou	-3
Bolívia	107	118	126	122	100	104	108	11	Baixou	-4
Guatemala	74	70	71	68	66	70	75	78	Baixou	-4
Nicarágua	101	116	128	120	111	116	106	105	Baixou	-4
Chile	35	31	30	30	40	41	45	46	Baixou	-11
Paraguai	109	126	130	129	125	125	123	123	Baixou	-14
Argentina	72	81	87	88	77	81	86	89	Baixou	-17
Colômbia	75	86	80	83	79	85	93	92	Baixou	-17
El Salvador	54	51	56	51	59	65	72	72	Baixou	-18
R. Dominicana	80	79	81	85	107	106	105	110	Baixou	-30
Honduras	81	75	75	77	85	91	101	115	Baixou	-34
Venezuela	84	104	109	106	108	107	120	125	Baixou	-41

Fonte: Informe da CG/LA Infrastructure

Entre os projetos previstos para 2014 se destacam os de Brasil, México e Colômbia.

No Brasil, destacam-se a ferrovia Salvador-Recife, por 5,315 bilhões de dólares, e o Aeroporto Internacional Galeão/Tom Jobim, por 3,5 bi.

No México, o projeto que se sobressai é o da Refinaria Bicentenário, em Tula, com um investimento de 11,6 bilhões de dólares, seguido por um novo Aeroporto na Cidade do México, com 4,5 bilhões.

A Colômbia está investindo neste momento 28,5 bilhões de dólares em seis projetos que abrangem geração de energia (Oleoduto Bicentenário, com extensão de 970 quilômetros,

**“Os países latino-americanos têm uma característica em comum: aumentaram significativamente o investimento em infraestruturas”**

requer captação total de 5,88 bilhões de dólares), transporte (1.200 quilômetros de estradas que permitirão ligar melhor Antioquia ao Eixo Cafeicultor, ao centro do país, ao Meio Magdalena e aos litorais Atlântico e Pacífico; além disso a rota do Sol unirá o centro ao norte da Colômbia e será uma via de dupla pista de 1.070 quilômetros de extensão, que demandará recursos de 2,6 bilhões) e refinarias de petróleo (central hidrelétrica Ituango, a maior do país, que custará 5,5 bilhões de dólares: Refinaria de Cartagena, considerada a mais moderna da América Latina) e infraestrutura fluvial (recuperação da navegabilidade do rio Magdalena em um trajeto de 908 quilômetros, entre Puerto Salgar e Bocas de Ceniza).

Como será visto em seguida, os países latino-americanos têm uma característica em comum: aumentaram significativamente o investimento em infraestruturas, mas ainda estão longe de chegar a números de excelência.

### Chile

O Chile é um dos primeiros países na região a - já nos anos 90 - dar prioridade ao investimento em infraestrutura, devido a, por ser uma economia muito aberta desde os anos 80 e ligada às economias de Ásia, Europa e América, isso ter feito latente a necessidade de fazer essa aposta. Nesse contexto, o país pôs em andamento no final dos anos 90 uma lei de concessões do Ministério de Obras Públicas que propiciou as parcerias público-privadas. Na

década passada, o Chile deu um salto quantitativo e qualitativo em sua rede de infraestruturas, apesar de relatórios como o da Câmara Chilena da Construção (CCHC) de 2013 indicarem que ainda são necessários investimentos de US\$ 48 bilhões para os próximos cinco anos, elevando os atuais 2,5% do PIB destinados a investimento em infraestrutura para 6% anuais.

O salto definitivo que o Chile quer dar para se transformar em um país desenvolvido inclui, entre outras coisas, dobrar a aposta no investimento em infraestruturas. Segundo essa análise por setor, o da eletricidade é o que requer maior investimento, com US\$ 13,257 bilhões. Em seguida aparece o da mobilidade urbana (transporte público), com US\$ 11,721 bilhões; mobilidade interurbana, com US\$ 11,581 bilhões; infraestrutura hospitalar e penitenciária, com US\$ 5,031 bilhões; águas, com US\$ 3,276 bilhões; infraestrutura portuária, com US\$ 1,754 bilhão, e aeroportos, com US\$ 1,07 bilhão.

Em resumo, como afirma o economista chileno Jorge Marshall, “o crescimento da década esteve mais influenciado por fatores de demanda do que de oferta, e foi possível, apesar do atraso em investimentos e em reformas-chave. No entanto, estas circunstâncias são difíceis de sustentar no tempo, e logo o país deverá enfrentar as consequências. O gargalo mais sério é o da energia; O Chile já tem preços superiores aos dos países desenvolvidos e mais que o do-



**“México necessita aumentar seu investimento em infraestrutura como porcentagem do Produto Interno Bruto (PIB) e deveria aumentar para 4.5%”**

bro dos países vizinhos, o que só tende a se agravar. Outro fator-chave para projetar o crescimento é a infraestrutura. O custo do transporte e a logística no Chile chegam a 18% do preço de venda dos produtos, enquanto em países como Cingapura e Estados Unidos chega a 9% ou 10%. O atual cenário de conflito nestes setores aponta que esta brecha será difícil de reduzir”.

#### México

O México cumpre a regra latino-americana: aumentou significativamente o investimento em infraestrutura, mas ainda se encontra longe de cobrir suas necessidades. Tanto na administração de Felipe Calderón como na atual de Enrique Peña Nieto, fez um esforço muito significativo neste terreno, embora ainda seja insuficiente. O México necessita aumentar seu investimento em infraestrutura como porcentagem do Produto Interno Bruto (PIB) e deveria aumentar para 4.5%, segundo Norman Anderson, presidente e CEO da CG/A Infrastructure.

O Plano Nacional de Infraestrutura 2007-2012 criou o Fundo Nacional de Infraestrutura, que contribuiu para que no ano 2011 fosse alcançado um investimento médio anual em infraestrutura de 4.5%, mais de um ponto percentual acima em comparação com uma média anual de 3.2% referente ao período 2001-2006.

Na atual administração de Peña Nieto e de acordo com o Programa de Investimento em Infraestrutura, apresentado em 2013, o

México destinará ao redor de 300 bilhões de dólares entre 2013 e 2018 para projetos que em sua maioria serão de investimento público-privado. “A dimensão desses números reflete a intenção deste governo de fazer da infraestrutura um motor estratégico”, comentou Peña Nieto.

#### Brasil

Apesar do crescimento macroeconômico dos últimos anos, o investimento em infraestrutura se manteve baixo no Brasil. Durante a maior parte da década passada, a despesa em infraestrutura rondava 2% do PIB. Mais recentemente, este investimento aumentou até chegar a 3,3% do PIB. Este número está abaixo do que se considera necessário tanto para manter um stock de infraestrutura como na comparação com o que outros países emergentes, como a Coreia do Sul, investiram para se desenvolver.

Ivan Tiago Machado Oliveira, do Instituto de Pesquisa Aplicada, afirma que o “Brasil esteve muito tempo sem grandes investimentos em infraestrutura, e nós já estamos sentindo os efeitos dessa falta de investimento. Este é um elemento essencial e um obstáculo para o Brasil e outros países latino-americanos, embora em outros casos estejam em níveis diferentes, devido ao tamanho e à complexidade da economia brasileira. Se penso na agenda que o Brasil vai ter de assumir para voltar a um crescimento sustentável, é preciso investir em educação. Os efeitos a médio e longo prazo vão ser muito positivos. Isso eu vejo com bons

“Com o lançamento do PAC, o governo federal anunciou uma série de medidas cujo objetivo principal é fomentar a execução de projetos”

olhos. Melhoramos, talvez não ao ritmo desejado, mas talvez daqui a dez anos chegaremos a um nível mais razoável de educação que permita inclusive lucro de produtividade global para a economia. Estes seriam os pontos fracos sobre os quais o Brasil deveria atuar, e também diria os demais países da região”.

O déficit em infraestruturas é na atualidade um dos principais obstáculos que explicariam os problemas que impedem o país de conseguir um crescimento superior a 4% de maneira sustentável.

Entre as principais iniciativas públicas para fomentar a despesa em infraestrutura está o PAC (Plano para a Aceleração do Crescimento), que entre 2007 e 2010 representou um investimento de 444 bilhões de reais, aproximadamente 3,5% do PIB; a maioria dos recursos foi investida em imóveis sociais, e não em infraestrutura física.

O PAC foi lançado pelo governo Lula em 28 de janeiro de 2007, com a previsão de investimentos de 503,9 bilhões de reais no ano de 2010.

O capital usado no PAC é originado a partir das seguintes fontes principais: recursos da União (orçamento do governo Federal), os investimentos de capital das empresas de propriedade estatal (exemplo: Petrobras) e investimentos privados com incentivos e alianças de investimento público.

Com o lançamento do PAC, o governo federal anunciou uma série

de medidas cujo objetivo principal é fomentar a execução de projetos. Entre estas medidas, podemos falar da exoneração tributária para alguns setores, medidas na área do meio ambiente para dinamizar o marco regulador, estímulo ao financiamento e crédito, medidas a longo prazo em o âmbito fiscal.

Em fevereiro de 2009, o governo federal anunciou uma contribuição de 142 bilhões de reais para as obras do PAC. Estes recursos extras foram utilizados para gerar mais postos de trabalho no país e desta maneira reduzir o impacto da crise mundial na economia brasileira.

## PAC 2

Em 2011, iniciou-se a segunda fase do programa por parte do governo de Dilma. O PAC 2, com os mesmos objetivos que o anterior, recebeu a contribuição de novos recursos, ao aumentar a colaboração com os estados e municípios. Entre os anos de 2011 e 2014, o governo espera que os investimentos através do PAC 2 alcancem aproximadamente o número de 955 bilhões de reais. Estes investimentos foram fundamentais para aumentar o nível de emprego no país, melhorar a infraestrutura e garantir o desenvolvimento econômico em todas as regiões do Brasil.

Neste sentido, o governo de Dilma Rousseff lançou o Programa de Investimento em Logística (PIL), cuja execução está relacionada com os dois eventos esportivos: a Copa do Mundo 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

“Na Colômbia são esperados investimentos de mais de 107 bilhões de dólares até 2020”

### Colômbia

A infraestrutura se tornou um dos setores prioritários desde que Juan Manuel Santos chegou à presidência. Já como presidente eleito, qualificou como ‘locomotivas’ para criar 2,4 milhões de empregos novos até 2014 os setores de infraestrutura, agricultura, habitação, mineração e inovação.

Essa aposta se traduziu em melhoras concretas em vários âmbitos, como o do fortalecimento institucional mediante a criação do Vice-ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Infraestruturas, modernização no regime de contratação, e promulgação da Lei 1508 de 2012 (sobre Associações Público-Privadas, APPs).

No entanto, persistem os gargalos na Colômbia, país que deveria investir anualmente em infraestrutura pelo menos 7,4% de seu Produto Interno Bruto (PIB) para reduzir a pobreza a níveis similares aos dos países do sudeste asiático. Estas são as conclusões do relatório do “Seminário internacional infraestrutura e igualdade”, organizado pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF-Banco), que assinalou que esse investimento deve ser feito durante 12 anos para acabar com o aumento vertical da pobreza, e para acabar com a horizontal, deveria ser destinada uma porcentagem maior, de 14,9% do PIB.

Na Colômbia, pelas mãos do Plano de Desenvolvimento de Infraestruturas e de projetos como Estradas para a Prosperidade, são esperados investimentos de mais de 107

bilhões de dólares até 2020, com mais da metade destinada a transporte e às redes viárias e ferroviárias, assim como infraestruturas em cidades e regiões, mineração, energia e habitação.

### Peru

O déficit em infraestruturas no Peru é dos mais elevados entre os grandes países da região. A Câmara Peruana da Construção (Capeco) considera que este supera os US\$ 40 bilhões, e se fossem executados os projetos previstos, em 2016 esta lacuna se reduziria em 50%.

Outros estudos, como o da Associação para o Fomento da Infraestrutura Nacional (AFIN), assinalam que em torno de 2021 a atual lacuna de infraestrutura praticamente se duplicaria —estimando-se que será de US\$ 88 bilhões—, por isso seria necessário investir anualmente US\$ 8,8 bilhões, equivalentes a cerca de 5% do PIB atual.

Em palavras do representante do BID no Peru, Fidel Jaramillo, “a lacuna de infraestrutura é grande em toda a América Latina, mas no caso do Peru e de outros países da região, se mostra que os investimentos realmente são ainda muito baixos. De acordo com um estudo do BID, os investimentos em infraestrutura deveriam chegar pelo menos a 3% do PIB, e no Peru só está chegando a 1,5%. Ou seja, está se investindo a metade do que seria necessário”.

Por sua vez, Jorge Medina Méndez, economista da Ernst and Young, afirma que “as expectati-

“O governo de Ollanta Humala deve investir 17 bilhões de dólares até 2016 para a construção e melhora de vários tipos de infraestruturas”

vas de crescimento da economia peruana em taxas ao redor de 6% para os próximos anos podem se truncar, paradoxalmente, em um entorno em que a economia global estaria entrando em processo de recuperação. **Se não acelerarmos o fechamento da lacuna de infraestrutura e não nos prepararmos para suportar uma maior atividade econômica e investimentos, assim que a economia mundial melhorar, perderemos não somente a oportunidade de ter feito um bom uso dos recursos e liquidez com as quais contamos hoje, mas também o trem da história do desenvolvimento econômico, e novamente teremos que esperar que o destino nos apresente uma nova oportunidade, restando a nós uma brecha maior para fechar, em uma situação inédita em que não se está pedindo recursos financeiros, mas somente liderança e decisão”.**

Por enquanto, o governo de Ollanta Humala deve investir 17 bilhões de dólares até 2016 para a construção e melhora de vários tipos de infraestruturas, especialmente em estradas. Entre as obras mais destacadas, se encontra a construção do aeroporto de Chinchero, em Cuzco, que custará 399 milhões de dólares, e a construção, em andamento, da Linha 2 do metrô na cidade de Lima.

### Argentina

Outro país com déficit muito claro no âmbito das infraestruturas é a Argentina.

Um trabalho dos economistas da Comissão Econômica da Améri-

ca Latina (Cepal) Daniel Perrotti e Ricardo Sánchez aponta que o investimento em infraestrutura como porcentagem do Produto Interno Bruto (PIB) passou de 3% do PIB, entre 1980 e 1985, a 2,3% entre 2007 e 2008.

E segundo um relatório do Ente Nacional Regulador de Eletricidade (ENRE), entre 2003 e 2010 as interrupções do serviço de energia elétrica das distribuidoras argentinas aumentaram até 90% em quantidade e 175% em duração. O faturamento de Edenor e Edesur cresceu 62% desde 2003, enquanto seus custos operacionais aumentaram até 400%. Como resultado do forte crescimento do PIB na última década, o consumo elétrico aumentou 80% de 2002 a 2011, mas a oferta elétrica não acompanhou tal expansão.

Um relatório do jornal La Nación mostra que em 2012, para cada peso destinado a investimento público, foram \$2,25 a subsídios econômicos. Isso fez com que o déficit de infraestrutura se tornasse cada vez maior: em 1997, 47% das residências tinham serviço de esgoto; em 2002, essa porcentagem era de 54,8%, e em 2010 caiu para 53,8%.

Ariel Coremberg, professor de Teoria e Medição do Crescimento Econômico da Universidade de Buenos Aires, destaca que, em 2010, metade da população argentina continuava sem acesso a esgoto e gás encanado: “A Argentina fica longe dos principais países da América Latina, como Brasil, Chile, México e Uruguai, nos quais houve subs-

**“Se algo pôs em evidência a atual situação de déficit de infraestruturas na Argentina é a crise energética vivida no fim de 2013 e começo de 2014”**

tanciais melhorias na infraestrutura social e econômica. Lá há mais de 85% do total da população coberta com saneamento, um serviço chave para diminuir a pobreza estrutural e melhorar a saúde da população”.

Se algo pôs em evidência a atual situação de déficit de infraestruturas na Argentina é a crise energética vivida no fim de 2013 e começo de 2014. Como explica Jorge Lapeña, ex-secretário de Energia, é o resultado de uma drástica queda da produção e um aumento da demanda porque ela foi subsidiada, e não se favoreceu o investimento na melhora e manutenção das infraestruturas:

*“Durante 2013, a queda da produção total de gás natural é de 5,99% em relação a 2012; em petróleo, a produção cai na comparação com o ano anterior em 3,12%. Acentua-se a tendência declinante de longo prazo de nossa produção de hidrocarbonetos que se iniciou em 1998 em petróleo (15 anos de queda ininterrupta), e em 2004 em gás natural (9 anos). O petróleo e o gás natural constituem aproximadamente 86% da energia primária de nosso sistema energético”.*

### Paraguai

Como no resto de países da região, existe no Paraguai uma clara diferença entre o crescente aumento da demanda de infraestruturas (devido fundamentalmente aos altos níveis de crescimento econômico que o país experimenta) e a capacidade para atender a essa demanda.

Por exemplo, neste ano de 2014 se previu que o PIB crescia quase 14%, o que gera uma pressão muito forte sobre a infraestrutura. O governo assegura que é necessário investir US\$ 30 bilhões nos próximos 10 anos, e o Estado poderia cobrir apenas a metade (US\$ 15 bilhões).

O governo atual de Horacio Cartes deve lançar um plano de “investimentos em infraestrutura física e social de 2014 a 2018” que representa US\$ 2,5 bilhões anuais durante as próximas duas décadas. Além disso, em seus primeiros 100 dias de governo, foi aprovada a Lei 5.102 “De Promoção do Investimento em Infraestrutura Pública”, mais conhecida como “Aliança Público-Privada”. O objetivo da mesma é estabelecer mecanismos para promover, através da participação público-privada, os investimentos em infraestrutura pública e na prestação de serviços.

De qualquer forma, o Paraguai parte com um grande atraso como admite o próprio Ministro de Obras Públicas, Ramón Jiménez Gaona: “O atraso em infraestrutura é tão grande que nos põe entre os 10 países mais atrasados no tema, com a pior infraestrutura em termo de qualidade no mundo”.

### Bolívia

A Bolívia é líder em investimento e melhorias em infraestrutura na América Latina, segundo a CAF-Banco, já que enquanto a América Latina está investindo mais ou menos 3% do PIB em média, no ano passado a Bolívia investiu 4,5%”.

**“Sem boa logística e infraestruturas adequadas para reduzir os custos do transporte, as vantagens comparativas da economia latino-americana desaparecem”**

Para 2013, o governo aprovou um investimento público histórico de US\$ 3,807 bilhões, 70% para a construção de estradas e projetos de desenvolvimento produtivo. Um forte investimento público do governo que foi destinado a melhorar a infraestrutura em vários setores, como a construção de estradas.

Apesar disso, esse grande esforço ainda está longe das necessidades. Empresários privados apresentaram ao governo a necessidade de investir mais de 4 bilhões de dólares por ano para atingir as metas de 2025.

A CAINCO, a Federação de Empresários Privados de Santa Cruz e a Câmara de Construção de Santa Cruz apresentaram ao governo a necessidade de investir mais de 4 bilhões de dólares (7% do PIB) ao ano para alcançar as metas de 2025. O investimento público e privado deve chegar a 45,7 bilhões de dólares em projetos de infraestrutura que permitam impulsionar o desenvolvimento e reduzir os índices de pobreza.

#### 4. CONCLUSÕES

As infraestruturas representam um desafio estrutural para a região, já que são uma parte constitutiva do próprio sistema produtivo, vital para reduzir a lacuna de produtividade que separa a América Latina dos países desenvolvidos. Sem boa logística e infraestruturas adequadas para reduzir os custos do transporte, as vantagens comparativas da economia latino-americana (sua

proximidade dos mercados dos EUA e China) desaparecem.

O futuro crescimento e o desenvolvimento econômico dos países latino-americanos passa pelo investimento em infraestruturas. Investir em obras públicas favorece a competitividade e incide no PIB (relatórios do BBVA Research apontam que o custo de oportunidade de não investir nesta área representará uma perda equivalente a 66,5% do PIB em média em Chile, Peru, México e Colômbia).

Mas o investimento nesse campo não traz junto as externalidades necessárias em matéria social se não for acompanhada de outra série de elementos:

- **Em primeiro lugar, a região deve gastar em infraestruturas mais (aumentar o nível da despesa de 2-3% atual para 6%) e melhor:** Esse gastar melhor representa melhorar a gestão e os processos de aquisição, baseados na transparência e em uma autêntica competitividade, um investimento melhor planejado e desenvolvido. Os projetos de infraestrutura devem ser respaldados por um planejamento profissional e estratégico a longo prazo com estudos de viabilidade prévios.

Investir mais e melhor em infraestruturas contribui para o desenvolvimento econômico e social, já que, segundo a CAF-Banco, favorecem “a melhor qualidade de vida, a inclusão social e as oportunidades para as comunidades isoladas”, dão



“Os investimentos devem ser voltados para aqueles setores com maiores déficit, especialmente tratamento de águas, saneamentos e transportes”

sustento ao “crescimento da economia e à competitividade de suas empresas”, facilitam “a integração do espaço nacional e a integração regional, a descentralização e a circulação interna” e contribuem “para a diversificação do tecido produtivo mediante a promoção do desenvolvimento e da internacionalização de empresas nacionais ou regionais de provisão de equipes de engenharia e construção e de serviços profissionais associados”.

- **Em segundo lugar, deve ser um investimento focado em setores muito concretos:** os investimentos devem ser voltados para aqueles setores com maiores déficit, especialmente tratamento de águas, saneamentos e transportes, áreas menos desenvolvidas em relação com setores como os de telecomunicações, energia elétrica, telefonia celular e portos.

A situação mais urgente é a do transporte por estradas, já que o crescimento do volume de exportações e importações gerou fortes pressões nas redes viárias. O transporte por estrada é —como ressalta a CAF-Banco— o modo predominante nos fluxos internos (70% do transporte de cargas é feito por estradas), mas a rede de estradas da América Latina tem um baixo desempenho. Em termos de cobertura espacial, sua densidade é baixa, de 156 km de vias a cada 1.000 quilômetros quadrados, contra 240 km da média mundial.

Além disso, é uma matriz de transportes pouco diversificada, centrada no transporte por estradas e na qual o transporte por ferrovia não passa de 5%, exceto no Brasil e no México, onde alcança 20%.

Também sofre um forte atraso o transporte urbano, especialmente quando se compara com o exponencial crescimento urbano e a aparição das novas classes médias. Segundo analistas, um latino-americano pode chegar a perder entre três e quatro horas de seu dia para ir de casa ao trabalho e do trabalho para casa, o que pode lhe custar o equivalente a duas horas de seu salário.

Além do transporte, destaca-se o setor portuário como um dos que demandam maiores investimentos.

Os portos são uma área de alta importância geoestratégica, sobretudo levando-se em conta que entre 80% e 90% do comércio internacional é realizado através do transporte marítimo. Esta situação contrasta com a necessidade de modernização das infraestruturas portuárias da América Latina. Um relatório da Cepal estabelece que são necessários investimentos de US\$ 170 bilhões anuais até 2020 para suprir o déficit nas infraestruturas dos portos da região.

Alexandre Meira da Rosa, gerente do Setor de Infraestrutura e Meio Ambiente do BID, assinala que “a região deve

**“As empresas podem ser muito eficientes produzindo bens a preços baixos, mas perdem suas vantagens competitivas nas ineficiências no embarque e transporte desses bens dentro do país”**

mudar o curso quanto à forma como administra a logística das cargas, a fim de reforçar sua integração com o mundo e continuar crescendo. As empresas podem ser muito eficientes produzindo bens a preços baixos, mas perdem suas vantagens competitivas nas ineficiências no embarque e transporte desses bens dentro do país”.

- **O Estado deve cumprir um papel importante no tema das infraestruturas:** O Estado tem uma função de planejador, mas também de criador de um entorno propício e sustentável para tornar efetivos os planos de investimento a longo prazo e atrair o investimento privado. Por isso é necessário:
  - » Dotar-se de estruturas mais profissionais na administração para tramitar os programas, já que os investidores internacionais buscam projetos claros, transparentes e bem administrados nos quais investir.
  - » Além disso, é necessário diversificar as fontes de financiamento, já que, até o momento, a maioria da atividade investidora foi financiada exclusivamente através de bancos de desenvolvimento nacional ou de apoio multilateral.
  - » Por último, os planos de desenvolvimento para as infraestruturas devem

estar à margem dos vaivéns políticos. Isso se alcança criando programas transversais às diferentes administrações a fim dar continuidade aos investimentos realizados.

- **O investimento em infraestrutura propicia à integração regional:** A integração regional, esse largamente buscada há mais de meio século e que ainda não encontrou um marco de integração institucional adequado, só poderá ser alcançada se estiver respaldada e assentada em uma adequada intercomunicação entre os países da região.

Aí está a importância da chamada Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), que tem como finalidade impulsionar a integração física e o desenvolvimento econômico e social da região. Este âmbito de coordenação de ações intergovernamentais tem o objetivo de promover o desenvolvimento das infraestruturas de transporte, energia e comunicações como base sobre a qual consolidar a integração regional.

O mal estado da conectividade entre os países da região é algo que os especialistas destacam. “Cada país, de certa forma, é uma ilha”, comenta Juan Antonio Vassallo, professor titular da Politécnica de Madri e especialista em temas de infraestrutura, que cita um exemplo: “Como

“O desenvolvimento das infraestruturas não só propiciará a interconexão e o comércio regional, mas romperá com a excessiva concentração de investimentos na região”

é possível que o Brasil deva mandar seus produtos à Chile por mar, contornando o Cabo de Hornos, e não por um trem ou via terrestre que chegue à costa do Pacífico”.

O desenvolvimento das infraestruturas não só propiciará a interconexão e o comércio regional (diversificando os mercados), mas romperá com a excessiva concentração de investimentos na região. Calcula-se que nos próximos cinco anos os investimentos em infraestrutura e construção realizadas por Brasil e México representarão 60% do total dos recursos destinados à região latino-americana a este setor, de acordo com projeções da CG/A Infrastructure. Colômbia, Peru e Chile representam 15%. O resto do investimento será repartido entre as 31 economias restantes da região.

- **O déficit na infraestrutura de transportes causa o baixo desempenho logístico da América Latina:** A melhoria do desempenho logístico é um dos desafios mais urgentes da região, levando em conta sobretudo que a alta concentração do transporte por estrada convive com um sistema de estradas muito abaixo dos padrões dos países de receita média. Tudo o que desemboca em uma menor competitividade, diminuição da interconexão e a capacidade de inserção internacional da região. Especialmente levando em conta, como res-

salta a CAF-Banco, que nas exportações latino-americanas existe uma alta participação de recursos naturais em logística (produtos agrícolas e outros itens que são muito sensíveis ao tempo de transporte até o destino).

O desempenho logístico da América Latina é mais baixo que o de outras regiões em áreas como a de infraestruturas, assim como em elementos regulatórios e instituições. Esse baixo desempenho logístico da região tem como consequência direta o aumento dos custos de transação em relação aos países desenvolvidos. Os custos logísticos representam entre 18% (Chile) e 35% (Peru) do valor do produto final contra 8% dos países da OCDE.

Como assinala o relatório da OCDE, a CAF-Banco e a Cepal, “Perspectivas econômicas da América Latina 2014”, “a melhoria do desempenho logístico é fundamental para poder incorporar as economias latino-americanas nas cadeias globais de valor. A redução dos custos logísticos também representa um elemento fundamental para fomentar o comércio inter-regional. Para isso, é preciso melhorar as práticas de standardização, relativas à regulação do transporte terrestre, assim como desenvolver corredores viários e soluções logísticas de conexão entre as cidades e os portos da América Latina”.

**“América Latina terá nas próximas décadas a oportunidade de consolidar seu avanço em direção ao desenvolvimento integral”**

De fato, o índice de desempenho logístico do Banco Mundial mostrava em 2012 que nenhum país está entre os 30 primeiros do ranking e que de uma perspectiva latino-americana, o primeiro é o Chile (em 39º lugar), seguido por Brasil (45º), México (47º), Argentina (49º), Uruguai (56º), Peru (60º), Panamá (61º), Colômbia (64º) e Guatemala (74º). A partir desse ponto, os outros países ocupam a parte baixa da tabela, sendo Cuba (144º) e Haiti (153º) os pior colocados.

Em resumo, seguindo as palavras da Corporação Andina de Fomento, devemos concluir que a “América Latina terá nas próximas décadas a

oportunidade de consolidar seu avanço em direção ao desenvolvimento integral. Esta oportunidade é o resultado da nova configuração da economia mundial e da dotação de recursos da região. O avanço rumo ao desenvolvimento integral será confirmado se os países conseguirem desenvolver sociedades justas e equitativas que promovam oportunidades e inclusão, assim como uma inserção mais diversificada e de maior valor agregado. Para enfrentar esses desafios, devem promover melhorias substanciais em vários fatores como a educação, a capacidade de inovar, a qualidade das instituições, e a qualidade da infraestrutura e seus serviços associados”.

# LLORENTE & CUENCA

CONSULTORES DE COMUNICAÇÃO

## Consultoria de Comunicação líder na Espanha, Portugal e na América Latina

A LLORENTE & CUENCA é a primeira consultoria de Comunicação da Espanha, Portugal e América Latina. Conta com 17 sócios e 330 profissionais que prestam serviços de consultoria estratégica a empresas de todos os setores de atividades, com operações voltadas para o mundo que fala espanhol e português.

Atualmente, possui escritórios próprios na Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, China, Equador, Espanha, México, Panamá, Peru, Portugal e República Dominicana. Além disso, através de empresas afiliadas, oferece seus serviços nos Estados Unidos, Bolívia, Uruguai e Venezuela.

Seu desenvolvimento internacional levou a LLORENTE & CUENCA a ocupar, em 2014, a posição 55.ª do Ranking Global das empresas de comunicação mais importantes do mundo, produzido anualmente pela publicação The Holmes Report.

## Organização

### DIREÇÃO CORPORATIVA

José Antonio Llorente  
Sócio Fundador e Presidente  
jallorente@llorenteycuenca.com

Enrique González  
Sócio e CFO  
egonzalez@llorenteycuenca.com

Jorge Cachinero  
Diretor Corporativo de Inovação  
jcachinero@llorenteycuenca.com

### ESPAÑA Y PORTUGAL

Arturo Pinedo  
Sócio e Diretor Geral  
apinedo@llorenteycuenca.com

Adolfo Corujo  
Sócio e Diretor Geral  
acorujo@llorenteycuenca.com

#### Madrid

Joan Navarro  
Sócio e Vice-presidente de Assuntos Públicos  
jnavarro@llorenteycuenca.com

Amalio Moratalla  
Sócio e Diretor Sênior  
amoratalla@llorenteycuenca.com

Juan Castellero  
Diretor Financeiro  
jcastillero@llorenteycuenca.com

Lagasca, 88 – planta 3  
28001 Madrid (Espanha)  
Tel: +34 91 563 77 22

#### Barcelona

María Cura  
Sócia e Diretora-Geral  
mcura@llorenteycuenca.com

Muntaner, 240-242, 1º-1ª  
08021 Barcelona (Espanha)  
Tel: +34 93 217 22 17

#### Lisboa

Madalena Martins  
Sócia  
madalena.martins@imago.pt

Carlos Matos  
Sócio  
carlos.matos@imago.pt

Rua do Fetal, 18  
2714-504 S. Pedro de Sintra (Portugal)  
Tel: +351 21 923 97 00

### AMÉRICA LATINA

Alejandro Romero  
Sócio e CEO da América Latina  
aromero@llorenteycuenca.com

José Luis Di Girolamo  
Sócio e CFO da América Latina  
jldgirolamo@llorenteycuenca.com

Antonio Lois  
Diretor Regional de Recursos Humanos  
alois@llorenteycuenca.com

#### Bogotá

María Esteve  
Diretora Geral  
mesteve@llorenteycuenca.com

Germán Jaramillo  
Presidente Conselheiro  
gjaramillo@llorenteycuenca.com

Carrera 14, # 94-44. Torre B – of. 501  
Bogotá (Colômbia)  
Tel: +57 1 7438000

#### Buenos Aires

Pablo Abiad  
Sócio e Diretor Geral  
pabiad@llorenteycuenca.com

Enrique Morad  
Presidente Conselheiro para o Cone Sul  
emorad@llorenteycuenca.com

Av. Corrientes 222, piso 8. C1043AAP  
Ciudad de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: +54 11 5556 0700

#### Lima

Luisa García  
Sócia e CEO da região Andina  
lgarcia@llorenteycuenca.com

Cayetana Aljovín  
Gerente Geral  
caljovin@llorenteycuenca.com

Av. Andrés Reyes 420, piso 7  
San Isidro - Lima (Peru)  
Tel: +51 1 2229491

#### México

Juan Rivera  
Sócio e Diretor Geral  
jrivera@llorenteycuenca.com

Bosque de Radiatas # 22 – PH7  
05120 Bosques de las Lomas (México)  
Tel: +52 55 52571084

### Panamá

Javier Rosado  
Sócio e Diretor Geral  
jrosado@llorenteycuenca.com

Avda. Samuel Lewis. Edificio Omega, piso 6  
Tel: +507 206 5200

### Quito

Catherine Buelvas  
Diretora Geral  
cbuelvas@llorenteycuenca.com

Av. 12 de Octubre 1830 y Cordero.  
Edificio World Trade Center, Torre B, piso 11  
Distrito Metropolitano de Quito (Equador)  
Tel: +593 2 2565820

### Rio de Janeiro

Yeray Carretero  
Diretor  
ycarretero@llorenteycuenca.com

Rua da Assembleia, 10 – sala 1801  
Rio de Janeiro – RJ (Brasil)  
Tel: +55 21 3797 6400

### São Paulo

Juan Carlos Gozzer  
Diretor Geral  
jcgozzer@llorenteycuenca.com

Rua Oscar Freire, 379, CJ 111,  
Cerqueira César  
CEP 01426-001 São Paulo SP (Brasil)  
Tel: +55 11 3082 3390

### Santiago de Chile

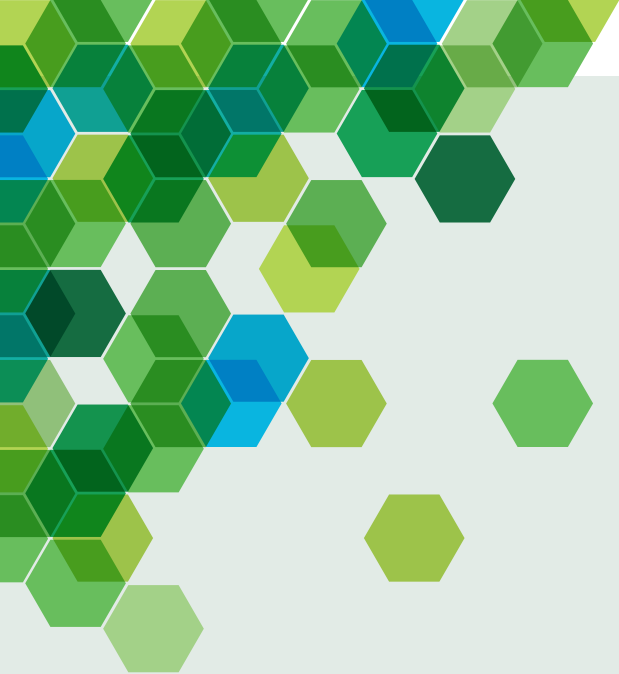
Claudio Ramírez  
Sócio e Gerente Geral  
cramirez@llorenteycuenca.com

Avda. Vitacura 2939 Piso 10. Las Condes  
Santiago de Chile (Chile)  
Tel.: +56 2 24315441

### Santo Domingo

Alejandra Pellerano  
Diretora Geral  
apellerano@llorenteycuenca.com

Avda. Abraham Lincoln  
Torre Ejecutiva Sonora, planta 7  
Tel: +1 8096161975



A d+i é o Centro de Ideias, Análise e Tendências da LLORENTE & CUENCA.

Porque estamos testemunhando um novo modelo macroeconômico e social. E a comunicação não fica atrás. Avança.

A d+i é uma combinação global de relacionamento e troca de conhecimentos que identifica, se concentra e transmite os novos paradigmas da comunicação a partir de uma posição independente.

A d+i é um fluxo constante de ideias que adianta os avanços da nova era da informação e da gestão empresarial.

Porque a realidade não é preta ou branca existe d+i LLORENTE & CUENCA.

[www.dmasillorenteycuenca.com](http://www.dmasillorenteycuenca.com)

**d+i** LLORENTE & CUENCA