



DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM FOCO



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

Os desafios da infraestrutura de transportes no Brasil

Por Olivier Girard, consultor da Macrologística Consultoria Empresarial

“O que nem todos estão a par é que a matriz brasileira chega a ser ainda mais desequilibrada justamente onde está o grosso da produção.”

A infraestrutura de transportes no Brasil vem sofrendo um grande processo de modernização nos últimos anos, capitaneado pela iniciativa privada. O setor privado vem reagindo a décadas de imobilismo e ineficiência do setor público que tem pautado os investimentos no setor em atender necessidades pontuais de cunho político, desprezando as reais necessidades da economia. Há quase meio século não se investia tanto em

infraestrutura portuária e ferroviária no país. Novos projetos são revelados semanalmente. Empresas de todos os ramos de atividade tem começado um processo de diversificação, passando a olhar o setor de transportes como uma alternativa viável de investimento. Mas muito ainda falta por fazer e sem o comprometimento efetivo do setor público, boa parte destas necessidades não será atendida.

Todos já estão familiarizados com o fato da matriz de transportes brasileira ser predominantemente rodoviária com mais de 80% da carga sendo transportada por caminhões, modal de alto custo logístico e ineficiente para um país das dimensões do Brasil. Países de tamanho similar ou maiores como o Canadá, a Rússia, a China e os

Estados Unidos, bem como a própria Europa tem uma matriz muito mais equilibrada com grande foco nos setores ferroviários e hidroviários, com o modal rodoviário servindo para atender o “last mile”, ou seja, o transporte da carga da porta das fazendas e indústrias até os terminais intermodais. Não é o que acontece no Brasil que a partir do governo Kubitschek, privilegiou o desenvolvimento da malha rodoviária em detrimento das ferrovias.

Mas o que nem todos estão a par é que a matriz brasileira chega a ser ainda mais desequilibrada justamente onde está o grosso da produção. De fato, na região Centro-Oeste, 88,1% das movimentações são realizadas por caminhão e na região Sul, este percentual chega a 87,1%. Como comparação, no Sudeste este valor é de 69,3% com as ferrovias representando 18,6% e as dutovias 11,8%. Para piorar, a malha rodoviária é de péssima qualidade sendo que apenas 12,0% das rodovias são pavimentadas e a grande maioria tem condição de uso regular, ruim ou péssima. Segundo a pesquisa CNT rodoviária de 2014, apenas 30,7% das rodovias pesquisadas no Centro-Oeste são boas ou ótimas para uso. No Norte, este índice é de apenas 17,7%. Usando uma matemática simplista, isto significa que apenas 2,1% das rodovias no Norte são meramente transitáveis. Isto é muito pouco e implica em custo de frete logístico altíssimo, pois

os caminhoneiros e transportadoras acabam tendo custos de manutenção (pneus, amortecedores) e de combustível mais elevados, além de girarem menos o seu ativo.

A solução para este desequilíbrio deveria ser investir nos modais ferroviários e hidroviários. Infelizmente, estas matrizes ainda não estão desenvolvidas e, sobretudo, carecem de competitividade. A malha ferroviária é grande no papel com mais de 30 mil km. No entanto, menos de 30% desta malha transporta mais de um milhão de toneladas de carga por ano. Como resultado, o restante da malha está sucateada e em muitos casos totalmente inexistente. É o caso, por exemplo, da malha ferroviária em partes do Nordeste como

“O Brasil abdicou de realizar planejamentos estratégicos de infraestrutura de transportes por mais de 15 anos e agora a economia vem sofrendo as consequências.”

a que interligava a Paraíba ao Rio Grande do Norte. Apesar de ainda constar dos mapas da ANTT, há muito tempo não passa mais trem algum por ela. Em muitas partes os trilhos já foram retirados, em outras árvores de mais de 10 metros cresceram no meio dos trilhos. O que sobra de malha operacional

está restrita a poucos operadores. De fato, 99,6% de todo o tráfego ferroviário está nas mãos de apenas quatro operadores: Vale, MRS, ALL/Rumo e VLI. Desses operadores, apenas a VLI é totalmente independente, os demais são subsidiárias de empresas de mineração, siderurgia e suco-alcooleira que privilegiam o transporte de suas próprias cargas. E estes players não disputam carga entre si já que cada um tem a sua área geográfica de atuação. Isto acaba resultando em falta de competitividade e em preços muito mais elevados do que deveriam ser já que a competição do modal ferroviário se restringe no Brasil apenas ao modal rodoviário. Se nos Estados Unidos o custo de frete ferroviário em geral é 70% do custo rodoviário, aqui no Brasil este custo é mais próximo dos 95%, sendo que em alguns casos chega a ser mais caro do que o modal rodoviário, como é o caso da movimentação de grãos com destino ao porto de Paranaguá nos picos de safra.

O modal hidroviário também não vem sendo utilizado como solução. Apesar de ser composto por 12 regiões hidrográficas que compõem mais de 40 mil km de rios com potencial de navegabilidade comercial, apenas uma ínfima parte é de fato operacional e vem sofrendo com a péssima infra-

estrutura e o descaso do poder público. Projetos de dragagem e sinalização de importantes corredores hidroviários como o do Rio Madeira, o do Rio Tocantins e o do Paraguai se acumulam nas prateleiras do governo federal. O derrocamento do Pedral de Lourenço na hidrovía do Tocantins que poderia permitir a criação de um importante corredor hidroviário para o atendimento de todo o MATOPIBA está há mais de dez anos sendo discutido, sem nunca ser realizado. O setor hidrelétrico continua construindo barragens hidrelétricas sem eclusas como são os casos de Estreito e Lajeado no Tocantins, Jiraú e Santo Antônio no Madeira e as novas UHEs no Teles Pires/Tapajós. Todos estes problemas encarecem o modal hidroviário e os custos de frete estão entre os mais elevados do mundo.

Além dos modais, o Brasil também enfrenta grandes problemas nos seus terminais. A começar pelo sistema de armazenagem que é quase inexistente nas fazendas, sejam elas na região Sul, no Sudeste ou no Centro-Oeste. Nos Estados Unidos, qualquer fazenda de 1 km² já possui o seu silo e estruturas de secagem existem sempre nas proximidades. No Brasil, isto não é realidade e os grãos acabam sendo armazenados nos próprios caminhões ou diretamente nos portos, com custos altíssimos.

Por sua vez, o setor portuário público é ineficiente e burocrático, o que força os seus operadores a utilizar mão de obra que muitas vezes não necessita a preços altíssimos e arcando com custos de operação que servem para financiar companhias docas estatais inchadas. A recepção de navios em boa parte dos grandes portos públicos brasileiros é extremamente burocrática. Cada navio recebe uma visita separada da Vigilância Sanitária, Receita Federal, Polícia Federal, Capitania dos Portos, etc., o que dificulta todo o processo. Acoplado à uma falta de infraestrutura em alguns casos, isto tem feito com que longas filas de espera ocorram em portos como Itaqui, Vitória, Paranaguá e Santos, gerando o pagamento de multas aos armadores denominadas de demurrage.

Apesar desse cenário o setor portuário tem demonstrado que está se modernizando. Esta modernização é reflexo de uma mudança na legislação realizada em 2012 que permitiu a flexibilização da construção de terminais e portos multi-propósitos privados. Com regras mais claras, o setor privado passou a investir em larga escala no setor e projetos vem sendo lançados ao longo de toda a costa brasileira a ponto de em algumas regiões

como no Sul e Sudeste já haver preocupação sobre o potencial de capacidade ociosa de movimentação portuária que pode surgir se todos os projetos saírem do papel. Como exemplo, se todos os projetos de terminais de contêineres existentes entre Santa Catarina, Paraná e São Paulo saírem do papel, a capacidade potencial de movimentação passará de 4,4 milhões de contêineres em 2012 para 12,0 milhões em 2025, sendo que a previsão de demanda não passará dos 6,3 milhões de contêineres em 2025 na área de influência dos portos destes estados.

Porém esta situação é pontual e ainda há muito por fazer para atender a demanda crescente do Brasil em todas as áreas. De fato, segundo previsões do MAPA, a produção de soja em grãos deve ultrapassar as 100 milhões de toneladas em 2020 sendo que quase 40% da produção será exportada. O que não for exportado será transformado em farelo, gerando quase 35 milhões de toneladas em 2020, dos quais mais de 45% será exportada. A produção de milho também deve crescer, atingindo quase 90 milhões de toneladas, das quais um quarto será exportada. A produção de açúcar também deverá crescer, atingindo mais de 50 milhões de toneladas em 2020, sendo 70% para exportação. Estas projeções de crescimento no setor agrícola também afetarão o setor de fertilizantes que deverá importar mais de 40 milhões de toneladas em 2020. Este aumento da movimentação também afetarão os setores de mineração, siderurgia e industrial, com aumento nas movimentações, sobretudo, de minério de ferro, aço, carvão mineral, celulose, combustíveis, químicos e contêineres.

Este crescimento da demanda implicará em gargalos cada vez maiores no sistema logístico brasileiro, com impacto nos custos logísticos de transporte. Segundo estudo da consultoria Macrologística, no Sul, o custo logístico de transportes de movimentar todas as cargas produzidas ou consumidas na região foi da ordem de R\$ 30,6 bilhões em 2011, quase 6% do PIB da região e deverá ser de R\$ 47,8 bilhões em 2020. Isto se repete em outras regiões como no Centro-Oeste, onde passará de R\$ 31,6 bilhões em 2012 para R\$ 60,9 bilhões em 2020 e no Sudeste, onde passará de R\$ 108,4 bilhões em 2013 para R\$ 162,8 bilhões em 2020. Estes custos mais elevados só tenderão a piorar o nível de competitividade do Brasil frente aos seus competidores internacionais. O Brasil tem os maiores índices de produtividade agrícola do mundo, mas perde toda esta vantagem na sua logística. E esta competitividade vem piorando nos últimos 10 anos. Segundo estudo da CNA, se em

2003, o custo de produção mais logística de grãos na Argentina era de US\$ 14/tonelada e nos Estados Unidos era de US\$ 15/tonelada, no Brasil ele era de US\$ 28/tonelada. O problema é que esta diferença só vem aumentando e em 2013, o Brasil já apresentava um custo de produção mais logística equivalente a US\$ 92/tonelada frente a US\$ 20/tonelada na Argentina e US\$ 23/tonelada nos Estados Unidos.

Mas então como resolver estes problemas? A principal medida é o planejamento. O Brasil abdicou de realizar planejamentos estratégicos de infraestrutura de transportes por mais de 15 anos e agora a economia vem sofrendo as consequências. Como já dito anteriormente, o setor público Brasileiro pautou os seus investimentos em infraestrutura de transportes em satisfazer as demandas de políticos das bases aliadas, não importando a orientação política do governo. É preciso voltar ao planejamento. Mas este planejamento tem de ser realizado

de forma sistêmica, olhando todo o processo logístico e não de forma dicotômica como é realizado. De fato, o Brasil tem uma dicotomia entre os setores aeroviários, terrestre e aquaviário. Tem-se um ministério dos transportes que atua em rodovias e ferrovias e uma secretaria especial de portos que cuida do setor portuário. Da mesma forma, esta divisão acontece nas agências reguladoras com a ANTT cuidando de rodovias e ferrovias, a ANTAQ cuidando de hidrovias e portos e a ANAC cuidando de aeroportos. Os planejamentos feitos mais recentemente também seguem esta lógica com o PLNT (Plano Logístico Nacional de Transportes) focando no transporte terrestre e o PNLP (Plano Logístico Nacional Portuário) focando nos portos. Resolver o problema do porto não é suficiente, se o problema dos eixos ferroviários e rodoviários que chegam até ele não é resolvido.

Neste contexto, desde 2010 a CNI, em parceria com as federações da Indústria de todos os estados brasileiros, têm investido na realização de projetos de Planejamento Estratégico de Infra-

“Desde 2010 a CNI em parceria com as federações da Indústria de todos os estados brasileiros tem investido na realização de projetos de Planejamento Estratégico de Infraestrutura de Transportes e Logística de Cargas para as cinco regiões do Brasil.”

“Espera-se agora que a EPL, Empresa de Planejamento Logístico se apodere destes estudos e incorpore estes eixos e projetos nos próximos planos plurianuais, PACs e PILs.”

estruturas de Transportes e Logística de Cargas para as cinco regiões do Brasil. Para tanto, contratou a consultoria Macrologística, que realizou um amplo diagnóstico da oferta de transportes das cinco regiões, mapeou a matriz origem-destino e projetou a demanda por transportes de mais de 60 produtos diferentes, listou os projetos logísticos pertinentes e fez uma ampla análise dos custos logísticos associados para cada produto atingir o seu mercado consumidor utilizando alternativas logísticas existentes ou planejadas. Isto permitiu realizar uma priorização de eixos logísticos em cada uma destas regiões que resultou em 29 eixos logísticos prioritários no Brasil, sendo os de maior destaque as melhorias na BR-116, a ferrovia Norte-Sul, a BR-163 e a hidrovía Tocantins entre outros eixos. Esta priorização permitirá que os investimentos sejam focados onde realmente são mais primordiais. Um exemplo do impacto positivo desta priorização pode ser visualizado na região Sudeste, onde foram mapeados 337 projetos de interesse para a

região em 71 eixos logísticos que tinham um investimento estimado em R\$ 219,2 bilhões. Se todos forem feitos, a economia potencial anual seria de R\$ 13,4 bilhões ao ano. No entanto, o projeto Sudeste Competitivo permitiu a priorização de 8 eixos compostos por 86 projetos logísticos num investimento total de apenas R\$ 63,2 bilhões e com uma economia potencial de R\$ 8,9 bilhões ao ano. Ou seja, investindo-se apenas 28,8% do total de projetos, já se consegue obter 66,0% das economias potenciais.

Espera-se agora que a EPL, Empresa de Planejamento Logístico se apodere destes estudos e incorpore estes eixos e projetos nos próximos planos plurianuais, PACs e PILs. Espera-se também que o bem sucedido novo modelo regulatório portuário sirva de inspiração para a instalação de um novo modelo regulatório no setor ferroviário que incentive o investimento privado e o aumento da competitividade no setor. Espera-se que os investimentos públicos no setor de transporte sejam pautados em planejamento sistêmico e não sirva mais como moda de troca em jogos de alianças e apoios políticos. Somente assim, veremos o Brasil retomar a sua competitividade a nível mundial, gerando um novo ciclo de desenvolvimento no país.

4

ENTREVISTA

Natália Marcassa de Souza

Secretária-Executiva do Ministério dos Transportes

Nesta entrevista, a Secretária-Executiva fala o andamento do Programa de Aceleração do Crescimento, o calendário de concessões do Programa de Investimentos em Logística, a atuação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e ações prioritárias no planejamento setorial para os próximos quatro anos.

1. O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e o Programa de Investimentos em Logística – PIL foram importantes ações adotadas pelo Governo Federal para o desenvolvimento do setor de transportes brasileiro. Apesar dos avanços, ainda há muitos desafios para o bom andamento das obras. Na opinião do Ministério dos Transportes, quais ações seriam prioritárias para uma maior velocidade na elaboração dos projetos e na construção dos empreendimentos?

Para o Ministério dos Transportes, a principal ação tem sido estimular a participação do setor privado, não somente na elaboração dos projetos, mas também promovendo mudanças que visam estimular empresas nacionais e estrangeiras a investirem nos empreendimentos do Programa de Investimentos em Logística (PIL).

Está em curso, neste momento, a elaboração de algumas mudanças importantes nas minutas de contratos e editais de rodovias e ferrovias. Também, nesse sentido, foram lançados em 2015, onze editais de Chamamento Público para Manifestação de empresas privadas que demonstraram interesse na elaboração de estudos de diversos lotes rodoviários.

Neste momento, existe um grupo significativo de empresas privadas que trabalham no desenvolvimento destes estudos. Os estudos estão previstos para serem entregues ao Ministério dos Transportes no primeiro semestre de 2016.

2. Qual a visão do Ministério dos Transportes para o cumprimento do calendário de concessões previstos no PIL lançado em 2015? Há uma previsão de quais devem ser os primeiros trechos (rodoviários ou ferroviários) concedidos em 2016?

O Ministério dos Transportes vislumbra para 2016 um grande avanço nas concessões dos empreendimentos do PIL. A seguir estão descritas a atual situação dos empreendimentos:

RODOVIAS

BR 476/153/282/480/PR/SC: Após a realização das audiências públicas, os estudos foram encaminhados para o Tribunal de Contas da União (TCU). Após a avaliação do TCU, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverá lançar o edital, cujo leilão poderá ocorrer no primeiro trimestre de 2016.

É graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Londrina (2003), é Mestre em Economia pela Universidade Federal de Santa Catarina (2006), é Especialista em Transportes Terrestres pela Politécnica da Universidade do Rio de Janeiro (2006), foi Gerente de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias, foi Diretora Interna da Agência Nacional de Transporte Terrestre (2012-2015). Experiência na área de Gerenciamento de Projetos, Economia Industrial, Microeconomia, atuando principalmente nos seguintes temas: regulação, transportes, mudança técnica.

BR 364/365 – GO/MG: Os estudos via Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) já foram entregues e concluídos. Os estudos foram enviados ao TCU no dia 27 de novembro para apreciação pelo órgão de controle.

BR 364/060- MT/GO: Os estudos via PMI já foram entregues e concluídos. Atualmente, a ANTT analisa as contribuições realizadas durante o período de Audiência Pública.

BR 163- MT/PA - Os estudos via PMI já foram entregues e concluídos. Atualmente, em fase de preparação para o início do período de audiências públicas.

Demais lotes rodoviários do PIL: São onze lotes de trechos rodoviários. Os estudos de viabilidade estão sendo elaborados por empresas privadas por meio de PMI. A previsão de entrega desses estudos para o Ministério dos Transportes é o 1º semestre de 2016.

FERROVIAS:

Palma/TO - Anápolis/GO e Acailândia-Barcarena/PA: Os estudos do trecho Açailândia/MA a Barcarena/MA (da EF-151) correspondem à complementação de Estudos de Viabilidade Técnica já desenvolvidos pela ANTT. Os estudos foram disponibilizados em meio eletrônico em 29 de outubro de 2015 pela empresa Triunfo Participações e Investimentos S.A, autorizada pela Portaria nº 273, de 7 de agosto de 2014 e referem-se ao edital de chamamento público de estudos nº 06/2014 do Ministério dos Transportes, publicado em 10 de junho de 2014. A disponibilização dos estudos em meio eletrônico foi feita dentro do prazo estabelecido pela Portaria nº 237 de 01 de setembro de 2015 do Ministério dos Transportes (30 de outubro de 2015) e encontram-se em análise.

Anápolis/GO-Estrela D'oste/SP-Três Lagoas/MS: Os estudos do Trecho Estrela d'Oeste (SP) a Três Lagoas (MS) correspondem à complementação de Estudos de Viabilidade Técnica já desenvolvidos pela ANTT. Os estudos foram disponibilizados em 30 de setembro de 2015 pela empresa J&F Investimentos S.A, por meio de sua subsidiária Zetta Log, autorizada pela Portaria nº 276, DE 7 DE AGOSTO DE 2014 e referem-se ao edital de chamamento público de estudos nº 09/2014 do Ministério dos Transportes, publicado em 10 de junho de 2014. A disponibilização dos estudos foi feita dentro do prazo estabelecido pela Portaria nº 202 de 07 de agosto de 2015 do Ministério dos Transportes (30 de setembro de 2015) e encontram-se em análise. Estes foram os primeiros estudos entregues e já foi aberta a fase de Audiência Pública.

Lucas do Rio Verde/MT-Miritituba/PA: Os estudos do Trecho Sinop/MT a Miritituba/PA (estudos de viabilidade técnico-econômico-ambiental, estudos de engenharia e estudos de viabilidade financeira da EF-170) foram entregues em 29 de outubro de 2015 pela empresa Estação da Luz Participações Ltda, autorizada pela Portaria nº 278, de 7 de agosto de 2014 e referem-se ao edital de chamamento público de estudos nº 11/2014 do Ministério dos Transportes, publicado em 10 de junho de 2014. Os estudos foram entregues dentro do prazo estabelecido pela Portaria nº 203 de 07 de agosto de 2015 do Ministério dos Transportes (31 de outubro de 2015) e encontram-se em análise.

Rio-Vitória: As audiências públicas foram realizadas. Está em fase de conclusão do Relatório de Audiência Pública pela ANTT.

3. O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), criado pela Lei nº 10.233/01, é o órgão responsável por integrar as políticas do setor de transportes. É presidido pela EPL, juntamente com o Ministério dos Transportes. Contudo, até hoje, o Conselho se reuniu apenas duas vezes. O que falta para que o CONIT atue de forma plena e contínua?

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) é um órgão de assessoramento vinculado à Presidência da República, cuja atribuição é propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens.

A Presidência do CONIT é exercida pelo Ministro dos Transportes e a Secretaria Executiva pela Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL). É composto por 14 membros, sendo oito Ministros de Estado (Transportes; Casa Civil; Fazenda, Planejamento, Agricultura, Desenvolvimento, Indústria e Comércio; Secretaria de Portos e Secretaria de Aviação Civil) e seis representantes da sociedade civil.

Os representantes da sociedade civil, foram designados recentemente pelo Decreto de 23/11/15, para um período de dois anos, são eles: Alberto Ercílio Broch; Clésio Soares de Andrade; João Martins da Silva Júnior; Paulo Roberto de Godoy Pereira; Robson Braga de Andrade e Vágner Freitas de Moraes.

Ao longo do ano de 2015 o Ministério dos Transportes e a EPL desenvolveram ações visando a consolidação do CONIT. Estas ações tiveram como objetivos a consolidação das atividades previstas para o CONIT, a perenização das reuniões ordinárias; a reestruturação dos Comitês Técnicos e a estruturação da Secretaria Executiva do CONIT.

Estas ações estruturantes desenvolvidas contribuem para que o CONIT possa atuar de forma plena e regular. A próxima reunião deverá ser realizada em breve.

4. Quais as prioridades, na opinião do Ministério dos Transportes, para o aperfeiçoamento do planejamento setorial para os próximos quatro anos?

A área de transportes tem papel fundamental no aumento da produtividade da economia brasileira ao contribuir para a eficiência logística do país. O imperativo para o desenvolvimento sustentável do Brasil é oferta de ampla rede de rodovias, ferrovias e hidrovias. Para isso, precisa restabelecer sua capacidade de planejamento integrado entre os diversos modos e garantir sistema intermodal de transporte.

Entre os desafios do Ministério dos Transportes está a ampliação dos investimentos públicos e privados para assegurar a manutenção, modernização e ampliação da infraestrutura de transportes; o estabelecimento de uma rede de logística integrada com opções de transporte viáveis para os usuários (tempo, custo, segurança, conforto e qualidade); a redução dos custos de transportes/logística e a racionalização da matriz de transportes, aumentando a participação de ferrovias e hidrovias. Dentro do cenário atual, são estratégias de atuação do Ministério dos Transportes:

- ✓ Prioridade absoluta para assegurar a manutenção da infraestrutura;
- ✓ Conclusão de obras em fase final;
- ✓ Continuidade de projetos estruturantes;
- ✓ Reprogramação do cronograma das obras ao orçamento disponível;
- ✓ Consolidação de uma carteira de projetos para execução futura;
- ✓ Concessão de trechos estratégicos para iniciativa privada.

INFORMES

● **Ministério dos Transportes recebe estudos para concessão de duas ferrovias**

O Ministério dos Transportes recebeu, em outubro do ano passado, estudos que visam a concessão de dois trechos ferroviários previstos no Programa de Investimento em Logística (PIL). Um dos trechos liga Lucas do Rio Verde/ MT a Miritituba/PA e o outro Barcarena/PA a Açailândia/MA. Em setembro, o Ministério dos Transportes, recebeu os estudos referentes ao trecho Estrela d'Oeste (SP) - Três Lagoas (MS) previsto no PIL.

Uma equipe de técnicos do Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. e Empresa de Planejamento e Logística (EPL) irá analisar os estudos. Após apreciação, serão abertas as audiências públicas das concessões do PIL. Finalizado esse processo o projeto será submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU). Após a aprovação pelo Tribunal, o edital para a realização do leilão será lançado.

Mais informações: <http://www.epl.gov.br>

● **Governo quer estender concessões de ferrovias**

Diante das dificuldades para realizar novos leilões de ferrovia, o Governo Federal acelerou a negociação com as atuais concessionárias do setor com o objetivo de impulsionar investimentos. O plano pode gerar até R\$ 16 bilhões em melhorias obrigatórias na malha existente em troca da extensão do prazo dos contratos. Atualmente, as negociações estão concentradas em três empresas do setor: América Latina Logística (ALL), MRS Logística e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Esse montante seria usado em ampliação da capacidade do tráfego, em novos pátios, na redução de interferências urbanas, duplicações, construção de novos ramais, instalação de equipamentos de via e sinalização e até em ampliação da frota (Relatório de Infraestrutura/CNI).

Fonte: <http://www.portaldaindustria.com.br>

● **Mais de R\$ 430 milhões são arrecadados com primeiro leilões de portos**

O governo federal realizou em dezembro de 2015 o primeiro leilão de arrendamento de áreas em portos públicos, três anos após o anúncio do plano para elevar os investimentos no setor portuário. O total arrecadado foi de mais de R\$ 430 milhões, em três áreas do litoral paulista, em Santos/SP. A disputa foi realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), com auxílio da BM&F Bovespa.

Mais informações: <http://www.canalabertoBrasil.com.br>

● **Plano de saneamento do Brasil vai sofrer atraso de pelo menos 20 anos**

A universalização de serviços de saneamento básico no Brasil, coleta de esgoto e rede de água sofrerá atraso de mais de 20 anos após o prazo previsto no plano oficial do governo federal. É o que aponta estudo da CNI com base em dados oficiais sobre andamento de obras do setor.

Mesmo com o PAC, criado em 2007 e que tinha como uma das vertentes o saneamento, o País avançou pouco. Ademais, as diferenças regionais são grandes, com o Norte e o Nordeste com índices bem inferiores aos das outras regiões brasileiras.

Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/01/1727996-plano-de-saneamento-do-brasil-vai-sofrer-atraso-de-pelo-menos-20-anos.shtml>

- **Sobra recurso do FGTS para infraestrutura**

Apesar das deficiências do País em saneamento básico e infraestrutura urbana, boa parte do orçamento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para tais áreas não foi usada em 2015. Dados do FGTS mostram que a falta de projetos viáveis, atendimento de parâmetros de risco de crédito e elevado endividamento dos entes públicos representam os principais problemas para a execução de parcela maior dos recursos destinados aos investimentos.

Fonte: <http://www.valor.com.br/brasil/4387248/sobra-recurso-do-fgts-para-infraestrutura>

- **MT e BNDES promovem *workshop* sobre financiamento das concessões**

As condições de financiamento do Programa de Investimento em Logística (PIL) foram tema de um *workshop* promovido pelo Ministério dos Transportes e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O evento, realizado em dezembro de 2015, esclareceu as dúvidas das empresas interessadas em participar dos leilões de concessões de rodovias, detalhando as opções de investimentos previstas no PIL e aprofundando os conhecimentos sobre o processo de concessão.

Além das companhias interessadas, participaram do evento a secretária executiva do Ministério dos Transportes, Natália Marcassa, o superintendente da Área de Infraestrutura do BNDES, Nelson Fontes Siffert e o chefe do Departamento de Logística do BNDES, Cleverson Aroeira.

Mais informações: <http://www.transportes.gov.br/>

- **PEC estabelece limite mínimo para gastos com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos**

O governo federal pode ter, entre 2016 e 2022, limites mínimos a serem gastos com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. É o que determina a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 104/2015, de iniciativa da Comissão Especial para o Aprimoramento do Pacto Federativo, que está pronta para ser votada no Plenário do Senado. Se aprovado, o texto segue para o exame da Câmara.

Pela proposta, até o exercício financeiro de 2022, haverá uma porcentagem de recursos mínimos a serem aplicados pela União em investimento e custeio de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Para este ano, esse limite deve equivaler à média dos montantes empenhados nos exercícios financeiros de 2011 a 2014, acrescida de 5%. De 2017 a 2022, o limite corresponderia ao valor apurado no ano anterior, corrigido pela variação nominal do PIB.

Mais informações: <http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/01/07/pec-estabelece-limite-minimo-para-gastos-com-rodovias-ferrovias-portos-e-aeroportos>

Desigualdades Regionais em Números

Projetos regionais competitivos: integrar economicamente as regiões do Brasil¹

Uma importante via de redução dos desequilíbrios regionais e integração nacional são os investimentos em infraestrutura e logística. Todavia, a atual limitação desses investimentos representa mais um obstáculo ao desenvolvimento das regiões brasileiras. Estradas de má qualidade, portos ineficientes, cabotagem pequena, malha ferroviária insuficiente e áreas de armazenagem escassas afetam a competitividade da indústria nacional. Além disso, a restrição dos investimentos limita a capacidade da indústria brasileira de se integrar às cadeias globais de produção e adiam decisões novos investimentos privados, em especial nas regiões menos desenvolvidas.

Os gargalos estão além do baixo volume de investimentos públicos e privados. O déficit de planejamento, o modelo de gestão pública fragmentado e ineficiente no setor de transportes, a pouca articulação entre os diversos órgãos de governo e empresas estatais da área, a demora na conclusão das obras e o excesso de burocracia provocam morosidade em projetos e em obras.

Em função disso, a CNI e as 27 federações de indústria uniram esforços para propor políticas que possibilitem um melhor planejamento da infraestrutura e logística no Brasil. No documento **Propostas da Indústria Eleições 2014 – Caderno 10: Eixos logísticos: os projetos prioritários da indústria**, a CNI indicou as principais recomendações para incentivar o processo de reconstrução e melhoria da infraestrutura no País. Abaixo estão citadas as principais recomendações.



No **Norte**, diversas modalidades de transporte apresentam carências e oportunidades de investimento. Dada a abundância de rios navegáveis, o modal hidroviário exige uma atenção especial principalmente porque esse tipo de transporte tem sido subutilizado na Região. As hidrovias dos rios Juruena, Tapajós e Teles Pires são importantes exemplos de eficiência em infraestrutura. Nesses locais foram priorizados 71 projetos, que totalizarão 30 bilhões de reais até 2020 com retorno esperado em até 6 anos. Além disso, esses investimentos apresentam retorno social do investimento em cerca de dois anos. No total, são 17 projetos rodoviários, 27 hidroviários, 9 ferroviários e 18 portuários.



Para o **Nordeste**, os investimentos se concentram nos setores ferroviário e portuário. Esses dois segmentos, que reúnem 68 dos 83 projetos prioritários, representam 90% dos recursos estimados. As obras preferenciais somam 25,8 bilhões de reais, com destaque para a hidrovia do rio São Francisco, as BRs 020 e 116, a ferrovia Transnordestina e a ferrovia de Integração Oeste-Leste. São 12 projetos rodoviários, 3 hidroviários, 18 ferroviários e 50 portuários. Os projetos prioritários dessa Região apresentam um payback médio de 4,4 anos.



O **Centro-Oeste** apresentou resultados surpreendentes. Rodovias importantes, como a BR-163 e a BR-364, já estão em estado crítico de saturação em alguns trechos. A Região precisa de investimentos de 36,4 bilhões de reais que se pagariam em 5,1 anos. Tais investimentos, se realizados, representariam uma redução de 11,8% no custo logístico regional. Dentre as várias modalidades, as ferrovias foram o ponto de destaque, em especial, a Ferrovia Norte-Sul, a Ferronorte, a Ferrovia ALL, que liga o oeste e Corumbá a Santos, além da proposta de ferrovia para o trecho Maracaju/MS - Guaíra/PR - Paranaguá/PR. São 21 projetos rodoviários, 34 hidroviários, 26 ferroviários e 25 portuários.

¹ O conteúdo desta seção está baseado no documento **Propostas da Indústria Eleições 2014 – Caderno 10: Eixos logísticos: os projetos prioritários da indústria**.



No **Sudeste**, a maior parte dos investimentos se concentram nos setores ferroviário e portuário. A região precisa investir o maior montante de recursos entre as cinco regiões brasileiras: R\$ 63,2 até 2020 em 86 projetos prioritários distribuídos em oito grandes eixos logísticos. Entre eles estão o da BR-153 Sul, Goiás via Ourinhos (SP), e a Ferrovia ALL, Mato Grosso – Santos (SP), que somados economizariam 616,9 milhões de reais anuais após serem concluídos. Tendo em vista a potencial redução do custo logístico que esses projetos prioritários proporcionariam, esses investimentos poderiam ser pagos, em média, em 7,1 anos. São 32 projetos ferroviários, 31 rodoviários, 22 portuários e 01 dutoviário.



No **Sul**, também são necessárias obras urgentes. Em algumas rodovias, como o trecho da BR-116 que liga Curitiba a São Paulo, a utilização já está acima da capacidade limite. Outro destaque é a ligação de Buenos Aires a São Paulo e a via São Borja, que dariam retorno econômico do investimento inferior a um ano. Nessa Região, serão necessários 15,2 bilhões reais para a execução dos 51 projetos prioritários, com retorno médio de apenas 4,5 anos. São 19 projetos rodoviários, 14 ferroviários e 18 portuários.

Todos os projetos de integração foram avaliados em termos dos benefícios sociais que gerariam, da redução das desigualdades regionais e dos eventuais efeitos sobre o meio ambiente que resultariam. Os principais objetivos dos projetos prioritários são: diminuir significativamente o custo de logística nacional; identificar eixos de transporte ambientalmente sustentáveis; integrar de modo social e econômico as regiões brasileiras; transformar os eixos de transporte em eixos de desenvolvimento competitivos, dotando-os de energia, telemática e capital humano, atraindo as atividades econômicas, gerando emprego e renda e promovendo o desenvolvimento.



Veja mais

Veja outras edições desta publicação em:

www.cni.org.br/desenvolvimentoregionalemfoco