



PAINEL 2020
**Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística**

**RELATÓRIO TÉCNICO DO PACTO PELA
INFRAESTRUTURA NACIONAL E
EFICIÊNCIA LOGÍSTICA**

Aurélio Lamare Soares Murta

Jussara Aparecida Ribeiro

Malu Silva de Freitas



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M972r Murta, Aurélio Lamare Soares
Relatório técnico das palestras do seminário painel 2020:
pacto pela infraestrutura nacional e eficiência logística / Aurélio
Lamare Soares Murta, Malu Silva de Freitas e Jussara
Aparecida Ribeiro – Belo Horizonte: Instituto Besc de
Humanidades e Economia, 2020.
79p.: il. ; 21x29,7cm

ISBN 978-65-00-17028-3

1. Seminário. 2. Palestras. 3. Logística. 4. Infraestrutura. I. Título.

CDD 629.4

CONSELHO TÉCNICO & EMPRESARIAL

Presidente de Honra

Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura.

Coordenadora-geral

Jussara Ribeiro, Instituto Besc de Humanidades e Economia, presidente.

Coordenador Temático

Aurélio Lamare Soares Murta, Universidade Federal Fluminense, coordenador do MBA em Logística Empresarial.

Conselheiros

Adalberto Febeliano, MODERN Logistics S.A, vice-presidente de Operações Aéreas.

Aluisio de Souza Sobreira, Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, vice-presidente de Transporte Multimodal.

Andreia Cristina Moreira, Alstom Group, coordenadora financeira.

Carlos Alberto Auffinger, Vale S.A., diretor de Relações Institucionais Portuárias.

Carlos Henrique De Luca Ribeiro, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, diretor de Operações.

Cristiano Lopes Saito, ExCities, CEO.

Danilo Dias, Hayman-Woodward Global Mobility, COO.

Edeon Vaz Ferreira, Associação Nacional dos Produtores de Soja, diretor.

Edson José Dalto, BNDES, engenheiro do Departamento de Transportes e Logística.

Felipe Kury, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, diretor. Suplente: **Julio Nishida**.

Francisco Xavier da Silva Nunes, Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, superintendente de Desenvolvimento de Negócios em Soluções Logísticas.

Gustavo Bonini, Scania Latin America, diretor de Assuntos Institucionais e Governamentais. Suplente: **Tiago Baldassini Matos**.

Marcelo Francisco Campos, Marinha do Brasil, almirante de esquadra, diretor-geral de Navegação. Suplentes: **Wanderley Nunes** e **Pedro Leonardo Marcon**.

Marcelo Perrupato, Magna Participações Societárias, consultor sênior.

Márcio de Almeida D’Agosto, Universidade Federal do Rio de Janeiro, professor associado.

Mark Juzwiak, Hamburg Süd e Aliança Navegação e Logística (Grupo Maersk), diretor de Relações Institucionais.

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, Associação de Terminais Portuários Privados – ATP, vice-almirante, diretor-presidente.

Newton Araújo Silva Júnior, Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB, diretor-presidente. Suplente: **Denise Deckers do Amaral**.

Paulo Menzel, Inteligência em Gestão Logística – INTELOG, presidente.

Pedro Francisco Moreira, Associação Brasileira de Logística – ABRALOG, presidente. Suplente: **Marcio Frugiuele**.

Silvio Vasco Campos Jorge, Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, presidente. Suplentes: **José Nicola Benedetti** e **Alex André Rotmeister de Souza**.

Tatiana Thomé de Oliveira, Caixa Econômica Federal, vice-presidente de Governo. Suplente: **Kleyferson Porto de Araujo**.

Tiago Sousa Pereira, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos.

Urubatan Silva Tupinambá Filho, VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., analista de Infraestrutura.

Vicente Abate, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER, presidente.

REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



APOIO



ABERTURA DO PACTO PELA INFRAESTRUTURA NACIONAL E EFICIÊNCIA LOGÍSTICA – PAINEL 2019

Hoje deu-se início à 6ª edição do Pacto Pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística - PAINEL 2019.

Na cerimônia de abertura, a coordenadora geral do evento agradeceu a todos os conselheiros, patrocinadores e demais participantes. Lembrou da difícil tarefa de organizar o evento em tempos de isolamento social, com diversas reuniões *on line* ao longo do ano, contando com a presença de vários conselheiros de diversos lugares, mas todos sempre com muito entusiasmo e dedicação à realização do evento.

Os demais integrantes da mesa ressaltaram que o seminário se torna um lugar de aprendizado, pelo fato da reunião contar com diversos atores de diversas expertises. Tenta-se compartilhar um pouco do que se sabe durante as discussões, para que possam gerar soluções para o país. Uma das principais missões do evento é trazer alto nível de qualidade para o debate, principalmente pela capacidade e conhecimento dos participantes. Há muita riqueza de informações, proposições, ideias e debates.

Neste momento de transição no país, é importante que esse evento traga ideias e discuta soluções para a crise e para que possamos enfrentar concorrentes do Brasil de igual para igual.

Esse seminário, que prioriza o debate de eficiência de transporte, torna-se um ambiente extremamente rico de iniciativas e informações sobre a melhoria do setor de investimentos em negócios sustentáveis. Convivemos com várias tendências globais e mudanças históricas estão acontecendo neste momento.

Prof. Dr. Aurélio Lamare Soares Murta

SUMÁRIO

CONSELHO TÉCNICO & EMPRESARIAL	3
SESSÃO 1 – INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA	8
1.1 PARCERIAS 2020/2021 – RESULTADOS E PERSPECTIVAS	8
1.2 POSSÍVEIS DEVOLUÇÕES DE CONCESSÃO	13
1.3 PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS E NOVOS INVESTIMENTOS	17
1.4 A CONTRIBUIÇÃO DO SETOR DE CONCESSÕES DE RODOVIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DO BRASIL	21
SESSÃO 2 – NAVEGAÇÃO: CABOTAGEM, HIDROVIAS E PORTOS	25
2.1 PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL	25
2.2 NOVO MARCO REGULATÓRIO PARA A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM (BR DO MAR)	28
2.3 EVOLUÇÃO E PROJETOS EM ANDAMENTO PARA AS HIDROVIAS	32
2.4 PLATAFORMA DE AUXÍLIO A DESBUROCRATIZAÇÃO: TRADELENS	37
SESSÃO 3 – DISTRIBUIÇÃO E OPERAÇÕES LOGÍSTICAS	41
3.1 PLANO DO GOVERNO PARA FERROVIAS	41
3.2 A OPERAÇÃO PORTUÁRIA E ATIVIDADES COMPLEMENTARES COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO	48
3.3 NOVO NORMAL, AUMENTO DA PRODUTIVIDADE NA ÚLTIMA MILHA	53
3.4 PLANO DO GOVERNO PARA FERROVIAS	58
SESSÃO 4 – IMPACTOS NO TRANSPORTE AÉREO	66
4.1 AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	66
4.2 CENÁRIO DO SETOR AEROPORTUÁRIO: O MOMENTO ATUAL E PERSPECTIVAS 69	
4.3 AVIAÇÃO LATINO-AMERICANA E DO CARIBE DECOLAM	72
4.4 TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS: DESAFIOS DO COMÉRCIO EXTERIOR E PERSPECTIVAS DA LOGÍSTICA BRASILEIRA DE CARGAS AÉREAS	77
CONSIDERAÇÕES FINAIS	82

SESSÃO 1 – INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

1.1 PARCERIAS 2020/2021 – RESULTADOS E PERSPECTIVAS

Começa o ano de 2020, um ano tão atípico para todos, com força total, ocorreu a pandemia do COVID-19 que trouxe um realinhamento de direção. Ficou-se, inicialmente em abril, muito focado no Ministério da Infraestrutura e em garantir o abastecimento ao mercado. Não se desejava uma segunda crise, além de uma crise sanitária e de saúde que estava tendo, naquele momento, com o advento da pandemia, e ter uma crise também de abastecimento. Já ocorreram algumas greves de caminhoneiro e ter uma crise de abastecimento é custoso para a sociedade como um todo, principalmente no meio de uma crise de saúde.

No início da pandemia o foco foi o gerenciamento e a garantia do abastecimento, que a logística funcionasse bem e com segurança. Graças a isso, não teve nenhum fluxo paralisado. Não teve também nenhuma obra paralisada durante esse período, porque sabiam-se que eram obras superimportantes que estavam sendo administradas e que deveriam reforçar os protocolos, mas não paralisar. Afinal, esse era o momento em que a economia também precisaria rodar. Então, redefiniram os protocolos, tanto das obras públicas quanto das obras privadas, cuidaram até de um primeiro olhar para os caminhoneiros.

A ABCR (Associação Brasileira de Captadores de Recursos) e a CNT (Confederação Nacional do Transporte), também ajudaram nos pontos de parada para todos os caminhoneiros, com testes, equipamentos de proteção, com alimentação, porque, em um primeiro momento, até a alimentação dos caminhoneiros ficou prejudicada. Ficaram um tempo focados nisso, mas passado esse primeiro instante, o ministro teve a forte determinação de definir que não iriam parar nada, não parariam nenhum projeto, não parariam nenhuma obra, pois logo acabaria a pandemia e, havia um déficit muito grande de infraestrutura que precisaria ser sanado.

Hoje será abordado um pouco da carteira, que a maioria dos *stakeholders* já conhece, também será apresentado os feitos de 2020 e o que ainda será

realizado, ainda é novembro, tem mais 45 dias, terá tempo para mais leilões até o final do ano e o que está sendo previsto para 2021, que é um ano muito forte, provavelmente será o ano mais forte em empreendimentos de parceria. Apresentando uma visão geral do que foi realizado em termos de parcerias, sem falar de obras públicas, acredita-se que o ministro vai trazer um pouco dessa tônica de obras públicas, que foi onde houve bastante foco, esse ano foi possível entregar 76 obras públicas, o ano ainda não terminou, então terão mais obras. Vem ocorrendo mais de uma obra por semana, mas em termos de parceria pôde-se efetivar 32 ativos, fazer leilões de 32 ativos, e isso injetou para os próximos anos quase 27 bilhões de investimentos e quase 9 bilhões em outorgas, o que resulta em aproximadamente 400 mil empregos gerados com esses ativos, em um momento tão necessário. Efetuou-se a concessão dos 12 aeroportos, no começo de 2019, realizou-se 15 arrendamentos portuários, entre 2019 e 2020. Foi realizada a concessão da Ferrovia Norte-Sul e esse ano assinou-se o aditivo da malha paulista.

Pretende-se ainda assinar o aditivo da Estrada de Ferro Vitória - Minas e Carajás, o que injetará mais de 20 bilhões de investimentos. Assinou-se três contratos de concessão, que juntos, somam quase 13 bilhões de investimentos. Já existe no Tribunal de Contas 37 ativos que estão sendo analisados pelos colegas do TCU, são ativos que em breve terão condições de publicar o edital e fazer leilão. Sendo assim, espera-se um 2021 muito forte de primeiro semestre porque são ativos que já passaram por estudo, já passaram por audiência pública e estão na análise de conformidade que o Tribunal de Contas faz antes da publicação desses editais, já estão na penúltima fase antes de publicar o edital e esses ativos vão somar mais de 60 bilhões de investimentos e mais de um milhão de empregos. São ativos superimportantes, como a Rodovia Nova Dutra, fruto de várias inovações tecnológicas que estão trazendo para essa rodovia, como *free flow* e inovações ambientais.

A Nova Dutra vai ser carbono zero, então todas as emissões que a concessionária faz é obrigada a compensar. Trata-se de um projeto super moderno que estão fazendo. Sobre a sexta rodada de aeroportos, hoje ocorrerá a reunião de fechamento com o Tribunal de Contas da União, então, acredita-se

realmente que no primeiro trimestre do ano de 2021 será publicado o edital da sexta rodada e ocorrerá o leilão. São muitos ativos que vêm aí pela frente.

Ainda sobre o ano, de 2020, terão os leilões de quatro arrendamentos portuários, em dezembro terá ainda um leilão de quatro terminais na B3. Pretende-se também publicar mais oito arrendamentos portuários, que estão em fase final no Tribunal de Contas da União, já são três aprovados pelo Tribunal de Contas, alguns já estão com o ministro relator. Terminal de arrendamento portuário tem baixo investimento, não são ativos tão grandes, então, espera-se um pouco de concentração para fazer o leilão na B3 para não gerar muito gasto. Pretende-se publicar esses oito editais, ainda em 2020. Fiol que teve a excelente notícia da aprovação do projeto, com pequenas alterações, então, não precisarão de grandes alterações. O objetivo é publicar o edital esse ano, o que significa até 31 de dezembro. Publicar edital externo de Ferrovia de Integração Oeste-Leste, uma ferrovia superimportante, que está a vários anos para ser finalizada, para a região do Matopiba, com grande importância em termos agrícolas, em termos minerários, estão com um bom valor do preço do minério de ferro, o que é essencial conseguir efetivar essa concessão de ferrovia. E a efetivação do aditivo da renovação da Estrada de Ferro Vitória - Minas e Carajás.

Renovação é sempre algo um pouco mais heterodoxo porque depende de uma negociação, não é algo tão unilateral quando um processo de leilão, precisa-se de uma certa negociação com o outro lado, o projeto foi aprovado com o Tribunal de Contas da União e acredita-se que até a primeira quinzena de dezembro terá o aditivo assinado e, o mais importante, que em abril comece a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste. Então, acredita-se que essa é a grande notícia desse projeto, é começar a construção da FICO entre Mararosa e Água Boa, uma ferrovia importante para escoar a produção do Mato Grosso, que a cada ano bate recorde de safra. Então será mais uma ligação que poderá escoar via Norte-Sul ou Itaqui ou Santos, será mais uma oportunidade de alternativa logística.

Sobre rodovias, será publicado o edital, também nesse ano da BR 153, que já se inicia com o novo modelo, foi um modelo que foi construído por mais ou menos

um ano e meio. O modelo está sendo chamado de modelo híbrido, tem um deságio tarifário, mas ele é limitado e depois começa o maior valor de outorga, ele traz diversas inovações, uma regulação mais voltada à performance. Esse será o primeiro edital e será lançado o edital da BR 163, que esse ano teve os estudos sobre a redução do custo logístico pós-pavimentação e a estimativa que terá a redução do custo de frete em 30%. Para que ocorra esse benefício ao longo dos anos, sendo uma rodovia super intensiva em CAPEX, a concessão vai ser muito importante. Lançar o edital dessa concessão esse ano aliviará o caixa e garantirá a manutenção que essa rodovia precisa.

Espera-se que em 2020 seja realizado quatro arrendamentos, o leilão previsto para dezembro na UNTAP, também a assinatura do aditivo Estrada de Ferro Vitória-Minas. E lembrando o que já havia sido realizado, assinou-se o contrato da BR 101 Santa Catarina. O leilão foi realizado no começo do ano, assinou-se a Malha Paulista e depois de quatro anos de trabalho nesse projeto os leilões foram super bem sucedidos do ASTS 14 e ASTS 14^a, que são terminais importantes de celulose no porto de Santos, que geraram uma grande arrecadação de outorga. Foram quase 500 milhões de reais e o interessante desse novo modelo é que a arrecadação que fizeram dos arrendamentos portuários foi repassado para a Companhia Docas, para que consiga melhorar a manutenção de dragagem, melhorar a companhia, para que seja possível fazer a privatização.

Como havia sido mencionado, 2021, será o ano mais forte da carteira, vai consolidar um trabalho de dois anos da gestão do ministro e serão realizados leilões importantíssimos. Tem-se a previsão da sexta rodada que deve ocorrer no primeiro semestre do ano, sendo mais 17 arrendamentos portuários e a primeira desestatização. Será aberta a audiência pública, agora em dezembro, da CODESA do Porto do Espírito Santo com o novo modelo regulatório que se prevê para desestatização com a proposta de fazer o leilão até o final do ano de 2021. Então, esse é um paradigma uma vez que ainda não ocorreu a desestatização, porque a área é um ativo que ainda não havia sido trabalhado. Estudou-se muito esse ativo esse ano, estudou o regulatório, estudou *benchmark* internacional, há confiança do modelo que se desenvolveu e agora

colocação em audiência pública para os últimos aperfeiçoamentos para que seja possível fazer a desestatização do Porto do Espírito Santo.

Avançando em ferrovias, o leilão da Fiol fica para 2021, publicou-se o edital esse ano, mas a leilão só o ano que vem. Supõem-se, também, o leilão da Ferrogrão, no ano que vem. O ativo mais desafiador da carteira, é um projeto que já está em análise pelo Tribunal de Contas da União, mas espera-se que no primeiro semestre seja realizado esse leilão e a renovação da MRS. Finalizando o fechamento dos estudos da MRS, deve-se protocolar no tribunal, em fevereiro, os estudos da MRS e é bem possível ter o aditivo até o final do ano. É um projeto que vai garantir a segregação da malha em São Paulo, vai garantir que o Estado de São Paulo faça o trem entre as cidades com qualidade, com a velocidade que um trem intercidades precisa, vai garantir todos os investimentos em Minas, o terminal de Igarapé, vai garantir o terminal de Queimados no Rio de Janeiro, é um projeto que já está com todos os projetos executivos prontos e acredita-se que será um sucesso assinar o aditivo da MRS no ano que vem.

Além disso, ocorrerão leilões de várias concessões de rodovias, o leilão das BR 153, da 163, da 381, um projeto que ficou alinhado, está com uma tarifa adequada, está com um capital de mais de 9 bilhões para realizar. A BR 381 é uma rodovia que tem imenso tráfego, que tem grande quantidade de acidentes, portanto, há uma dívida com a sociedade mineira nessa rodovia. Nessa rodovia adotou-se uma metodologia que classifica a rodovia em estrelas e que pode chegar até cinco estrelas, dependendo de todos os investimentos e redução que se consegue em acidentes. Também pretende-se fazer os leilões das rodovias do Paraná, pois os contratos do Paraná terminam em agosto de 2021, será aberta uma audiência pública, entre dezembro e janeiro. Os projetos ficaram bem assentados, uma vez que já existem os investimentos. Serão mais de 40 bilhões de investimentos no Paraná, uma quantidade grande de ampliações de capacidade de contorno e espera-se inverter a realidade no Paraná, de baixo investimento com alto preço de pedágio para mais investimentos com um valor menor de pedágio. Então, haverá um 2021 cheio de acontecimentos e com a certeza de que 2020 trouxe bastante realização em infraestrutura.

1.2 POSSÍVEIS DEVOLUÇÕES DE CONCESSÃO

Antes do PPI (Programa de Parceria de Investimentos), é importante explicar sobre a governança do sistema de desestatização no Brasil, pois essa governança estabeleceu-se no início da década de 90 com a criação do Conselho Nacional de Desestatização, cujo o principal objetivo, que a partir de 2016 foi substituído pelo conselho do PPI, era de estabelecer um regramento para a escolha do que seria levado para a desestatização, quais são os ativos, onde serão buscadas as parcerias com a iniciativa privada, via concessões de serviços públicos, concessões de uso de bem público ou a venda de uma empresa estatal. Primeiro esse ativo tem que ser levado para esse conselho, que é formado, atualmente, por sete ministros de Estado, mais três presidentes dos bancos públicos do BNDS, da Caixa, do Banco do Brasil.

Então, é instruída essa decisão e essa decisão sobre qual ativo vai ser desestatizado é levado para esse conselho e consideravelmente, no final, o ministério responsável pela execução dos estudos elabora tais estudos, o edital e o contrato e ao final desse processo é levado novamente ao Conselho para que sejam tomadas as principais decisões relativas ao processo. Apresenta-se aqui um retrato atualizado do que é a nossa carteira de projetos no PPI, sendo bem extenso, é o maior programa de desestatização do mundo.

Existe uma extensa lista no setor de transporte, também, tem o setor de energia, petróleo, comunicação, infraestrutura, que se chama de infraestruturas sociais, tem mais pesqueiros, perímetros de irrigação, parques nacionais, florestas, a carteira é muito extensa. Tem também algumas vendas de empresas públicas. Cada projeto tem uma história por trás, os processos estão em etapas diferentes, alguns estão ainda sendo preparados os estudos, outros estão em consulta pública e outros estão sob consulta no Tribunal de Contas da União, e ainda existem outros já estão passando essa fase de consulta do PPI para serem publicados os editais e serem feitos os leilões.

Sobre o tema de devoluções de contratos, o Instituto da relicitação, que se conhece por devolução amigável de concessão ou relicitação, é uma hipótese de extinção contratual, prevista pela Lei 134414 de 2017, regulamentada pelo decreto do ano de 2019. As hipóteses de extinção contratual estão alocadas, desde 1995 na Lei Geral de concessões, que é a lei 8987. As hipóteses elencadas na lei são advento do termo contratual, quando o contrato chega, encampação, caducidade, rescisão, anulação e falência.

A encampação, é retirada da negociação, de forma unilateral pelo poder público, ou seja, não é culpa do concessionário, por motivos de interesse público, a união ou o ente político resolve encerrar aquela concessão de forma antecipada, antes do fim de seu contrato. A caducidade é uma forma de penalidade da concessão, pois ocorre no caso de o concessionário não estar cumprindo com suas obrigações contratuais. Então, é feita a extinção, também antecipada, do contrato por meio da caducidade que pressupõe um processo, no devido processo administrativo, apurando as causas do descumprimento do contrato, estabelecendo ali as penalidades e apresentando a oportunidade de cura do contrato e ao final, caso não seja resolvido, procura-se a caducidade. A rescisão e a anulação, são hipóteses que pressupõe uma decisão judicial ou pressupõe alguma nulidade por prazo de contrato, ou a algum motivo de força maior que resulte, que tenha que ser levado à interrupção do contrato. E a falência é uma situação, é uma previsão em lei, Lei de Falências, situação em que a concessionária não tem mais condições financeiras, a ponto de uma decisão judicial decretando a falência e levando à interrupção automática do contrato. Todas essas previsões já estão na lei desde 1995 e constam, são previsões, que são previstas no nosso contrato de concessão. Ocorre que em muitas situações a concessão se torna inviável economicamente.

Chega-se a uma situação em que esse negócio se torna inviável e seria muito forte esperar que um concessionário vai ficar 20, 30, 40 anos operando um serviço perdendo dinheiro todo ano, sem a perspectiva de aquele negócio se tornar viável. Nessas situações, o concessionário quando passa a perder dinheiro pelo resto do prazo da concessão, passa a descumprir o contrato, ele não vai conseguir levantar recursos para fazer os investimentos junto aos seus

acionistas, não vai conseguir emitir dívida ou obter recursos financeiros no sistema bancário, sistema creditício e portanto não vai conseguir ter recursos para cumprir o contrato. Essa é a situação de “perde-perde”, situação em que o concessionário perde dinheiro e os usuários não tem o investimento, não tem a qualidade do serviço. Por isso, o que foi previsto na Lei 13448 é a possibilidade de encerrar essa relação, de forma amigável, quando se depara com a situação de uma concessão se tornar totalmente inviável e o concessionário portanto poder solicitar a devolução do contrato.

Algumas regras básicas sobre o instituto da relicitação, foi previsto na lei 13448, que foi regulamentada no ano passado. Há um roteiro básico para tomar a decisão sobre a relicitação, sobre receber a concessão, é uma decisão discricionária, é uma decisão do poder público de receber de volta a concessão para ser feita novamente a licitação. Inicialmente tem-se uma avaliação de interesse público, de conveniência e oportunidade por parte da agência reguladora, em consequência a agência encaminha essa avaliação para o ministério, setor ao qual ela se vincula. O ministério encaminha para a decisão final de qualificação, não para a relicitação, para o conselho do Programa de Parcerias e Investimentos. E após o Conselho decidir pela qualificação, a agência fica autorizada a assinar um termo aditivo a partir da assinatura deste termo torna-se irrevogável a devolução da concessão. Logo, a partir daquele momento, praticamente não há caminho de volta por parte do concessionário e esse termo aditivo estabelece condições para prorrogação transitória do serviço porque não é razoável que o Poder Público exija que se faça investimentos que teriam que ser amortizados ao longo de um grande prazo do contrato, que são investimentos desnecessários para aquele momento de curto prazo.

Dado que, todo o investimento feito, menos a amortização, será sujeito a indenização, investimento em bem reversível, não seria razoável que continuasse exigindo do concessionário que fizesse um investimento que ele vai ser indenizado no dia seguinte ou pouco tempo depois. Esse termo aditivo estabelece as condições transitórias da prestação de serviço e as regras previstas no decreto, que estabelece que os investimentos em bens reversíveis serão indenizados, deduzindo a amortização e outros haveres. Muitas vezes o

concessionário também está em dívida com o poder público ou em razão de multas já concluídas administrativamente no seu processo e as que não estão pagas ou outorgas ainda não pagas. Há um acerto de contas e esse pagamento, líquido, reduzido já desses outros haveres, ele é condição para o início de um novo contrato. O pagamento será feito pelo concessionário que irá entrar, ou seja, aquele concessionário que vencer essa licitação.

É importante dizer também, que o concessionário atual não pode participar da licitação do novo contrato. É uma regra que gera os incentivos para esse instituto. Sobre possíveis devoluções de concessões, seria muito indelicado citar concessões que se suspeitam que venham a devolver a concessão, e não uma que já esteja público para toda a sociedade. Por isso, apresenta-se os pleitos que já foram apresentados aos órgãos reguladores e que alguns já foram até tramitados até o conselho do PPI. No setor de aeroportos, rodovias e ferrovias, são os três setores que a lei permite a devolução da concessão.

Em aeroportos já foi feito o pedido do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que atende ao município de Natal, ao aeroporto de Viracopos localizado em Campinas, São Paulo, e ambos esses aeroportos tiveram o contrato de concessão iniciado em 2012. Em rodovias temos as vias BR 040 que liga Belo Horizonte ao Distrito Federal, com um contrato iniciado em 2014, a Concebra em Goiás, Minas Gerais e no DF e a autopista Fluminense que também fez esse pleito. Chama atenção que os contratos de concessões foram licitados entre 2000 e 2014, que são os anos bem na véspera da grande crise econômica brasileira, que aconteceu entre 2015, 2016, dois anos de perda de PIB muito intenso e com a frustração do otimismo muito grande na sociedade, na economia que haveria um crescimento forte. Então em poucos anos houve uma frustração muito grande que gerou uma queda de receita. Colocando alguns concessionários em situação financeira delicadas, para o pagamento de dívida, para honrar os investimentos que tinham que ser feitos ainda, muitos desses concessionários, devido a essa questão financeira, foram levados a fazer o pedido de devolução.

O caso de ferrovias é um pouco diferente destas realidades, que já há um pedido de devolução, é o caso da malha oeste. Ela foi concebida em 1996, havia um processo de caducidade em curso. A caducidade é uma penalidade ao concessionário. Entre as penalidades e outras consequências da caducidade tem até a suspensão do direito de contratar com a administração pública, que é algo para muitos acionistas muito grave. Se já havia um processo de “caducação” em curso, a concessionária decidiu devolver a concessão. No caso do aeroporto de Natal, de Campinas, já ocorreu toda a tramitação e já foi aprovado pelo conselho do PPI, o termo aditivo já foi assinado no caso de Viracopos. No caso de Natal ainda não foi assinado, mas está na véspera de ser assinado.

Em rodovias já foi aprovado pelo conselho do PPI a via 040 e a MS via já foi avaliada. Nas demais ainda há tramitação e a avaliação está sendo discutida. No caso de ferrovias da malha oeste já foi avaliado pelo MNTT, se encontra sob avaliação do ministério da infraestrutura que posteriormente encaminhará para o conselho do PPI avaliar essa devolução.

1.3 PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS E NOVOS INVESTIMENTOS

A Caixa atua em muitos setores e, é uma empresa muito grande que está presente na vida de todos os brasileiros de muitas formas. Na infraestrutura ela atua no fomento em diversos setores. Apresenta-se aqui alguns dos números de algumas áreas que têm influência nisso, não esquecendo de todas as outras que têm como, por exemplo, um fundo de investimentos, debêntures e diversas outras atuações inclusive indiretas no setor de infraestrutura. Nas operações de crédito tem 131 bilhões, hoje, na carteira em operações de financiamento, distribuídos entre estados, municípios, a União e a iniciativa privada. Pode-se perceber a importância dos financiamentos pela Caixa no setor, a parte de energia, multissetores, logística, construção naval, mobilidade, são questões fundamentais para fomentar a infraestrutura do país e conseguir alcançar patamares altos.

Além disso, tem também as operações de repasse do Orçamento Geral da União, que são um pouco mais focadas em infraestrutura urbana do que em infraestrutura logística, mas ainda assim sabe-se que a infraestrutura urbana tem uma importância, uma relevância muito grande, para conseguir viabilizar a ponta da infraestrutura logística. Uma grande parte de infraestrutura envolve, de maneira geral, questões relacionadas à mobilidade e saneamento. E a caixa tem 69 bilhões na carteira ativa, atualmente, em operação de repasse divididos em quase 31 mil contratos.

Sobre a atuação da caixa em PPP's e concessões, que é uma atuação bem mais recente na estruturação dos projetos. A caixa já vinha atuando na parte de financiamento e fundos garantidores, mas na parte de estruturação de projeto a atuação começou em 2017, em especial com a criação do FAP que é um fundo que o gestor principal e a PPI, tem atuação focada nos entes subnacionais principalmente, para a estruturação de projetos de concessões e PPPs. Esse fundo tem aporte do governo federal, mas ele permite aportes internacionais, de parcerias, inclusive de estados, de municípios, de entidades parceiras, associações que tenham interesse em fomentar um setor específico.

Os setores priorizados hoje pela Política Federal, no fundo, são os resíduos sólidos urbanos, saneamento, mobilidade urbana e iluminação pública, sendo que, a mobilidade urbana ainda está parada, iniciando as discussões para os primeiros pilotos. São projetos muito complexos, eles acabam envolvendo muitas vezes diversos atores, de diversas secretarias. É um setor mais complexo, pois envolve também no fundo a parte de capacitação para as equipes do ente público.

O fundamental é que a Caixa junto com o governo federal por meio da SPP e dos ministérios gestores entendam que não adianta o município ou o Estado terem uma concessão que teve um projeto super bem estruturado, uma licitação de sucesso, e depois não saber acompanhar o contrato, porque esse contrato dura 20, 30, 35 anos. Então todos esses pontos citados de relicitação, de caducidade, todos eles, têm que entender quais são as situações que levam a essas decisões, quais os momentos de reprogramação, o que fazer, o quão

flexível tem que ser esse contrato e ao mesmo tempo em que pontos ele tem que ser rígido, para que esse contrato possa chegar ao final atendendo ao que pretende, que é melhorar a qualidade de vida da população e o investimento no país.

É muito relevante esse ponto do fundo, ao longo de todas as etapas têm a contratação das consultorias especializadas e o assessoramento técnico da Caixa. Porque entende-se que essas consultorias, por melhores que sejam, por mais especializadas que sejam, elas não têm essa visão tão clara do município, do estado, da população. Por isso, o assessoramento técnico da Caixa busca fazer esse link entre as necessidades específicas de cada município, de cada estado e o trabalho técnico realizado pelas consultorias. Há então um acompanhamento do projeto desde o início.

Ocorreu, recentemente, cinco licitações de iluminação pública, 3 em outubro e duas dia 6 de novembro, realizados na B3. A Caixa busca dar essa transparência nas licitações, essa segurança do parceiro privado que vai entrar nesse projeto e que esse parceiro possa sentir que é um projeto realmente sério, bem estruturado. Há também as cooperações internacionais que atuam nesses projetos. Tem parceria com a FD que é a Agência Francesa de Desenvolvimento, BID e FC, cada uma delas com um desenho diferente, que melhor se adequa às necessidades tanto desse parceiro, quanto do FEP. O interesse maior desses parceiros internacionais é fomentar a cultura de melhores projetos no Brasil, conseguir criar um bom pipeline de projetos para que realmente possa deslançar os investimentos no país. Mesmo que o país esteja em um momento um pouco mais complicado sabe-se que, historicamente, um grande ponto do País são os bons projetos. Ao final de tudo isso, ao final da licitação, tem o ressarcimento ao fundo, como é previsto na legislação e como é de praxe nesses projetos.

De projetos já em andamento tem nove leilões, previstos para 2021, mais sete leilões previstos para 2022, isso com a carteira em andamento. A nova carteira que deve entrar prevista para 2021, 2022 em conjunto com a PPI, seria em torno de 40 contratos de iluminação pública, 20 contratos de resíduos sólidos urbanos,

esses dois já tiveram chamamentos públicos do Fundo, onde foram selecionados projetos tanto de municípios quanto de consórcios para a iluminação pública e de resíduos sólidos urbanos consórcios. Então tem 23 consórcios habilitados para buscarem projetos de resíduos sólidos urbanos o que está bem alinhado com o novo marco de saneamento, que busca a regionalização desses serviços. Tem a previsão de contratos de abastecimento de água e esgotamento sanitário, com o chamamento que deve ocorrer no início 2021. Tem projetos piloto sendo assinados em unidades socioeducativas apesar de não estarem nos setores priorizados inicialmente, é um setor que tem uma relevância muito grande para a sociedade e para o governo federal.

E os novos setores que podem ser realizados, esses novos setores variam, eles vem de uma política do governo federal, dependendo do foco que o governo federal almeja, o FEP pode abarcar todo tipo de setor. Sendo que os setores de infraestrutura e logística, de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. a Caixa já tem experiência no financiamento desses setores e sabe-se que com o financiamento concedido pela Caixa, as análises que são realizadas formalmente são muito completas do ponto de vista técnico, sócio ambiental, econômico e financeiro.

Os resultados esperados nesse contexto e nesse programa do FEP é buscar a melhoria da qualidade dos projetos, a melhoria dos serviços públicos oferecidos à população, como geração de emprego e renda, buscando a atração do capital privado e criando um *pipeline* de projetos que dê segurança para os investidores privados, tanto nacionais quanto internacionais, de realmente investir nesses projetos com muito mais segurança e tudo isso busca fomentar o investimento em infraestrutura no país.

A Caixa participa disso porque está totalmente alinhada com a missão, que é promover o desenvolvimento sustentável do Brasil gerando valor aos clientes e à sociedade como instituição financeira pública, principal agente de políticas do Estado. Apesar da Caixa ser um banco, a missão busca realmente o desenvolvimento sustentável do país como parceiro de políticas do Estado.

1.4 A CONTRIBUIÇÃO DO SETOR DE CONCESSÕES DE RODOVIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Sobre as concessões de rodovias, que é a amostragem, o universo amostral, para corroborar a hipótese de que investimentos privados são imprescindíveis para ampliação da infraestrutura no Brasil. Qual o tamanho do setor de concessão de rodovias hoje? Para o setor de concessões rodoviárias, talvez seja um dos mais antigos, um dos que mais tenham galgado práticas e tenha passado por distintos momentos econômicos do país. As rodovias concedidas estão celebrando 25 anos, agora em 2020, já alcançaram o número de 65 concessionárias ao redor de todo o país. No total quase alcançaram 22 mil quilômetros de malha concedida, o que, no entanto, representa apenas 10% da malha rodoviária pavimentada, ou seja, ainda há um universo enorme para ser conquistado, para ser explorado por meio dessa metodologia de participação do capital privado em investimentos no modal. É fato que embora o programa de concessões rodoviárias do governo federal seja extremamente relevante, o número maior de concessionárias que há no Brasil está dividido no âmbito dos Estados, são 41 concessões estaduais contra 22 concessões federais.

As concessões estaduais no Estado de São Paulo carregam as mais importantes e as maiores concessões estaduais e ainda tem duas concessões municipais ambas no município do Rio de Janeiro. Os números financeiros de todas essas concessões são gritantes em informar que vale a pena o investimento em concessão de rodovias ou investimento por meio do capital privado para exploração e na ampliação da nossa infraestrutura rodoviária. Tem acumulado o total de 19 anos, trazendo esses números para o presente, o total de quase 220 bilhões de investimentos em apenas 10% da malha rodoviária existente no Brasil. Esse número de 220 bilhões foi transformado em benfeitorias, em benefícios para os usuários que trafegam por essa malha concedida, 117 bilhões em Capex, em novas obras, em novas interseções, em duplicações e terceiras faixas, e 101 bilhões em custeio, em serviços de atendimento na operação dessas rodovias e mais uma vez tudo isso refletindo em benefícios para os usuários. Concluiu-se um total de 25 bilhões de pagamentos ao poder

concedente em termos de outorga, o que significa que, não só, em termos de benefícios para alguns usuários, valores provenientes das concessões também podem servir para auxiliar o caixa de governos, muitas vezes esses recursos amealhados pelos governos responsáveis pelas concessões se traduzem em novos investimentos na malha rodoviária em alguns dos trechos.

Chama atenção para um outro dado relevante que é a arrecadação de ISS pelos municípios, alguns municípios quando há os anúncios dos programas de concessão se mostram refratários porque entendem que a praça de pedágio pode se mostrar prejudicial para seus moradores, mas na realidade, para além de empregos que são gerados diretamente na região afetada pela rodovia, para além da melhoria do tráfego, o incremento da segurança, existe um fator arrecadatário para cada município que é beneficiado pelos trechos concedidos. Tem hoje uma projeção de 1 bilhão de reais transferidos por meio da arrecadação de ISS para os 400 municípios atualmente afetados pelo programa de concessões. No total esse patamar alcançou 47 bilhões de reais, ou seja, o correto é que ao invés de refratários às iniciativas de concessão de rodovias, os municípios fossem favoráveis e desejassem que seu município pudesse contar com uma rodovia concedida, em virtude de todas as externalidades que uma iniciativa dessa natureza consegue promover.

E finalmente em 2019 teve-se um total de 28 mil empregos sendo gerados pelo setor de concessão rodoviária e não só isso, também os números operacionais indicam que definitivamente vale a pena que a infraestrutura rodoviária e infraestrutura de transportes perpassa pelo modelo de concessões. Uma rodovia concedida é sinônimo de atendimento eficiente, isso é indubitável. Quem trafega por uma rodovia concedida e trafega por uma rodovia operada pelo poder público sente as gritantes diferenças em termos de níveis de serviço, em termos de conforto, de segurança e de atendimento. Por exemplo, tem-se 4 veículos atendidos por minuto pelo socorro mecânico na malha concedida no Brasil, 600 usuários atendidos por dia pelo Serviço de Apoio às concessionárias, 25 para atendimento de socorro simples e com ambulância por hora, 3 veículos guinchados a cada dois minutos, três veículos operacionais a cada dois km de rodovia, essa é a média da frota que se tem hoje. Frota essa que alcança 2 mil

veículos, são 304 bases de atendimento ao usuário, 3 mil câmeras de TV, aproximadamente 600 guinchos e 441 ambulâncias.

E ainda o aspecto ambiental que tem um dado interessante, são quase 900 estádios do Maracanã, 663 hectares de área recuperada ou preservada. Soluções ambientalmente corretas têm sido a tônica das concessionárias e esse tema, sustentabilidade, tem permeado a agenda do poder público na modelagem dos futuros projetos. As melhorias na segurança nas rodovias são igualmente notórias e tem-se percebido ao longo do tempo uma redução constante do número de acidentes em relação às rodovias concedidas. Na realidade os números demonstram uma redução de 45% de acidentes nas duas últimas décadas em relação aos trechos concedidos, fruto dos investimentos, fruto da melhoria da pavimentação, da sinalização e dos investimentos em duplicação.

Em suma, não só as rodovias geram as externalidades para as regiões do entorno, mas, pode-se afirmar, que as rodovias concedidas são rodovias que salvam vidas. A crise da covid afetou drasticamente a movimentação das rodovias, ainda há um processo de recuperação. O status dos efeitos da covid mostram que já há no acumulado 1,3 bilhão de prejuízo. Em face da redução dos veículos, sobretudo de passeio, e esse número decorre apenas do intervalo entre março e junho, ainda não se pode confirmar que os efeitos da pandemia cessaram. Logo, para que o número final seja obtido é necessário que o fim da pandemia esteja próximo. Há uma expectativa do setor em relação à recomposição desse prejuízo. Não só no âmbito das rodovias, mas dentro dos aeroportos e outros tantos setores de infraestrutura. Esses efeitos são equivalentes, ocorreram de forma muito contundente sobretudo no início da pandemia, março e abril, e já há uma movimentação relevante das agências reguladoras para o tratamento dessa questão. Há igualmente uma expectativa muito grande do setor de rodovias para que a ANPT, para que o governo federal e para que, especialmente, os governos dos Estados possam se debruçar de uma vez por todas sobre o problema, para que haja uma definição. O setor, a despeito dos efeitos da covid, mostrou resiliência e por isso cumprimenta-se o ministro Tarcísio Gomes de Freitas pela iniciativa, de um ato, de coordenar o movimento de apoio aos usuários das rodovias, especialmente os

caminhoneiros, que foram talvez, os mais impactados pelo fechamento do comércio, dos postos de gasolina. Houve uma mobilização extremamente estruturada e disciplinada do ministro para que no âmbito dos estados, no território nacional, fosse possível prover os serviços adequados aos caminhoneiros ao longo das rodovias.

Da mesma maneira o ministro, de forma muito inteligente, também resistiu às pressões para que houvesse um levantamento das cancelas, que poderia significar ainda maiores prejuízos e o setor respondeu adequadamente a essa cooperação, então houve a suspensão da pesagem com o compromisso de que isso não repercutisse sobre eventuais pleitos de equilíbrio econômico financeiro. Pode-se no setor prover a distribuição de quase 1.2 milhões de kits com álcool em gel, máscaras e luvas, ou de quentinhas. Os caminhoneiros são os grandes clientes das concessões de rodovias e merecem, evidentemente, todo o zelo, todo o cuidado. Paralelamente aos 1.2 milhões de kits, ainda foram distribuídos 86 mil entregues para pagamento de pedágio sem a taxa de adesão e sem pagamento com prazo determinado, além de outras medidas como o incentivo ao uso de pedágio e outras campanhas de saúde que foram realizadas ao longo de toda a malha, não só federal, como estadual concedida.

Independentemente da crise da covid observa-se que o modal rodoviário, como os demais setores de infraestrutura no Brasil ainda apresentam significativas oportunidades de investimento. Teve-se para 2019 projeções de investimentos da ordem de 25 bilhões, o patamar adequado no Setor Novo Modal seria próximo a 150 bilhões. Esse é um diagnóstico já conhecido por todos os atores envolvidos na infraestrutura, especialmente pelo poder público que reconhece a necessidade de mobilizar mais capital para alcançar as externalidades positivas, as vantagens e os efeitos econômicos de arraste que hoje já são percebidos no setor rodoviário no âmbito das concessões. O setor privado está preparado para poder abraçar todas essas oportunidades e contribuir para a supressão desse épico remanescente. Os números também revelam a capacidade de investimento do setor privado tanto quanto do setor público, sobretudo a partir do ano de 2015 e de 2016, data da última grande crise econômica pela qual o Brasil havia passado.

SESSÃO 2 – NAVEGAÇÃO: CABOTAGEM, HIDROVIAS E PORTOS

2.1 PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL

Segundo as estatísticas da agência reguladora, da ANTAQ, finaliza-se o mês de agosto de 2020 com o aumento de movimentação de cargas nos portos de aproximadamente 4%. Isso tudo muito impulsionado, principalmente, pelas cargas de exportação, de *commodities*, no momento o setor produtivo tem cumprido com o seu papel. Para que se tenha o escoamento adequado dessas cargas é importante que a infraestrutura esteja preparada e que as empresas do mercado atendam a essa perspectiva de crescimento, de fluxo de cargas, e portanto é importante que os portos estejam dotados de infraestrutura, que os gestores portuários atendam a essa demanda, que as empresas nos armadores, as empresas de cabotagem que prestam serviço da navegação, possam estar em condições de atender a esse movimento. Então, os grãos dentro desses 4% cresceram 30% nesse mesmo período, de janeiro a agosto, se comparados a um mesmo período de 2019. Alguns setores foram mais impactados pela pandemia, mas se manteve até uma certa estabilidade, o setor de containers, um dos exemplos onde teve um impacto maior. Quando se analisa as estatísticas portuárias gerais pelo Brasil, há exceções que demonstraram crescimento de movimentação. Mas na média houve uma redução da ordem de 0,5% nesse período e já há sinalizações interessantes, houve visitas a terminais de contêineres e há uma sinalização de um mês de outubro com bons resultados, já apontando uma recuperação. Isso é muito importante e deve-se pensar na frente.

Nesse momento de crescimento da economia, que é tão almejado, que é esperado pós crise, que haja uma infraestrutura preparada, anos à frente, portanto, deve-se programar os investimentos que serão necessários para as cargas. Uma experiência de sucesso que tem ocorrido e que vem gerado investimentos importantes nos portos brasileiros, são os leilões de novos contratos de arrendamento em portos organizados. E assim finaliza-se o mês de

agosto com o último leilão de arrendamentos, 17 leilões que foram realizados desde janeiro de 2019, com investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões autorizados nesses contratos e com outorgas de R\$ 1,3 bilhões.

Já há leilão marcado para o dia 18 de dezembro onde haverá mais quatro terminais de arrendamentos, dois em Aratu, um em Maceió e um em Paranaguá. Investimentos da ordem de 450 milhões envolvidos nesses 4 empreendimentos. E tem-se uma perspectiva de até o final do ano fecharmos uma publicação de mais 6 editais de licitação. Os terminais de líquidos de Itaqui, terminal de farelo de soja em Macapá, Pelotas 01 que é um terminal de toras de madeira e assim a rotina segue com muita de estruturação de projetos novos. Prevê-se ao longo de 2021 e 2022, leiloar 31 arrendamentos portuários com investimentos que somam mais de 6 bilhões de reais. Haverá bons leilões, principalmente porque tem ocorrido uma grande confiança por parte do investidor, seja ele nacional, seja estrangeiro. Isso mostra uma visão ao investidor de que o Brasil é um país interessante para investimento, enxerga-se o país com grande potencial. E deve-se cumprir essa tarefa, enquanto gestores públicos, que é dar resposta a essa expectativa, ou seja, cumprir com o dever de gestores públicos. Haverá realizações no futuro, muito breve, que é essa mudança de paradigma da transferência da gestão de portos organizados para a iniciativa privada. Exercita-se isso a partir do primeiro case, que é a concessão dos portos da Companhia Docas do Espírito Santo. Na última sexta-feira entregou-se os estudos para a Antaq para que se possa processar esses estudos para o lançamento da consulta pública que prevê publicação na primeira quinzena de dezembro.

Inicia-se o ano com debates sobre o modelo de concessão e isso tende a gerar um primeiro exercício para que se possa tocar os próximos cases de concessão. Há a intenção de, na próxima reunião do Programa de Parcerias de Investimentos, de incluir mais um projeto de Desestatização para que inicie a estruturação dos estudos. Considerando Santos, São Sebastião e Itajaí, há o fechamento a Codesa em 2021 um leilão e depois da consulta pública a análise do Tribunal de Contas da União. Prevê que no segundo semestre de 2021 seja realizado o leilão da concessão dos portos da Codesa e em 2022 ocorra a concessão de Santos, São Sebastião e Itajaí. A Codesa que entra agora no

programa deve então estruturar e passar pelas fases prévias a publicação do edital, mas isso ficará como legado para o próximo governo. É uma agenda de Estado e não de governo, portanto, independentemente de entregar o leilão ao final do governo esse novo projeto ficará para o próximo governo. O Ministério de Infraestrutura sempre está focado em uma agenda, que é uma agenda contínua, a agenda de Estado, porque infraestrutura inevitavelmente precisa ter essa visão de continuidade.

E por último deve-se pontuar, e não menos importante, talvez o tema do momento, é o programa de incentivo à cabotagem no BR do Mar que está apresentado no Congresso Nacional, na Câmara dos Deputados e que tem a expectativa de votação essa semana e terá a data, inclusive está pautado para essa quarta feira. Tem-se intensificado a conversa com os líderes dos partidos, das lideranças do partido na Câmara dos Deputados para que possa ter uma tramitação desse projeto, que é um projeto que busca fazer com que a cabotagem possa crescer ainda mais do que já cresce. As empresas Brasileiras de Navegação que têm proporcionado crescimentos impressionantes e estáveis, acima de 10% ao ano, principalmente para os segmentos de contêineres de carga geral. Portanto a ideia é que se possa implementar essa política trazendo ainda mais condições de crescimento de atração dessas cargas para a cabotagem no Brasil. Lembrando que a cabotagem brasileira não atua por si só, não é uma escolha estanque, ela é necessariamente multimodal, depende das pernas rodoviárias e à medida em que aumenta a competitividade da cabotagem traz, a reboque, um aumento de oportunidades também de transportes de curtas distâncias. A embarcação não chega na porta da fazenda, não entrega a carta na porta da sua casa, portanto sempre haverá a necessidade de um complemento do transporte rodoviário e, portanto, não haverá, de forma nenhuma, redução da importância, da relevância dos transportadores rodoviários no contexto da logística. Mesmo com o sucesso da política de cabotagem, acredita-se que haverá esse sucesso também para as ferrovias com todos os investimentos pensados.

Concluindo, tudo isso faz com que a logística do país seja mais racional e esse não pode deixar de ser o objetivo do ministério de infraestrutura. O objetivo

incansável do ministro que é trazer a logística do país. Um país das dimensões que tem o Brasil deve trazer uma logística mais equilibrada e considerando o transporte de longa distância em modais, que são mais eficientes para longa distância, mas sem desconsiderar a importância do transporte rodoviário no país que sempre foi e sempre será muito relevante na matriz logística brasileira.

2.2 NOVO MARCO REGULATÓRIO PARA A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM (BR DO MAR)

A primeira reunião feita sobre a BR do Mar foi em meados de fevereiro de 2019. Foi o primeiro projeto iniciado quando criado o Departamento de navegação e hidrovias dentro do Ministério da infraestrutura. Nos moldes do que foi realizado com o BR do Mar começou um projeto, um programa, com o foco na navegação interior em parceria com o DNIT, ainda se encontra no processo de construção da agenda da política pública, ou seja, conversando com todos os envolvidos na navegação interior.

Almeja-se ter propostas a serem compartilhadas com todos os envolvidos a partir do começo do ano que vem e trazer uma nova política da navegação interior em 2021. Ainda é um processo que está no início, hoje o mais importante é que se perceba que o DNIT tem trabalhado muito, principalmente, na infraestrutura hidroviária. São diversas obras dentro das limitações orçamentárias, mas que tem dado bons resultados.

Falando sobre cabotagem, até meados do ano passado foram quase uma centena de reuniões com os diversos envolvidos neste setor. Foram reuniões necessárias para que construíssem uma percepção sobre a cabotagem e, a partir dessa percepção, construíram-se um conjunto de medidas que foram apresentadas para os vários envolvidos. Em meados do ano passado teve início a discussão sobre quais seriam as propostas que a equipe do ministério de infraestrutura trazia para o desenvolvimento, para incentivo, à cabotagem. A cabotagem cresce a números vistosos, por mais de 10 anos, mas entende-se que existe muito mais a crescer, existe um potencial ainda a ser desenvolvido.

Isso levou a um conjunto de propostas, que começaram a ser debatidas no ano passado. Algumas dessas propostas já foram implantadas, por exemplo, foi feito um convênio da Câmara de Comércio Exterior que zerou o imposto de importação de embarcações dedicadas à cabotagem.

Também no ano passado tem sido trabalhada toda uma agenda, chamada de agenda burocrática da cabotagem, dentro do Conaportos. Criou-se um comitê técnico específico para discutir a cabotagem. É um desafio grande e que se apresenta não só para o Ministério da infraestrutura, mas para todos os envolvidos nos processos da cabotagem. Pode-se incluir a Anvisa, a Polícia Federal, Receita Federal, são vários os envolvidos e tem sido realizada uma articulação com todo esse pessoal, para que seja possível mitigar, reduzir os custos financeiros e de tempo da burocracia na cabotagem.

Além disso, ainda no ano passado, foi dado o apoio aos estados para que eles tenham um papel de protagonismo na busca pela redução do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS no *bunker*, que é o combustível utilizado na cabotagem, esse é um item fundamental. É importante ressaltar que 40% e, dependendo do tipo de operação, até 50% do custo operacional da cabotagem é relacionada ao combustível e hoje o combustível é vendido no país com a incidência de ICMS. É interessante que o combustível que é vendido para o longo curso, para a navegação internacional não paga ICMS, mas o mesmo é cobrado na navegação doméstica, o que nos parece inadequado. Deve-se trabalhar esse, que é um dos principais itens de custo da cabotagem, no entanto, é um item que está sob a competência dos estados. Houve uma interlocução muito boa, na qual vários Estados estão assumindo um papel de protagonismo nessa discussão e almeja-se, que muito proximamente, tenha esse tema sendo avaliado no Conselho do Secretário de Fazenda, no Confaz, permitindo uma redução significativa do ICMS no *bunker* e assim uma redução dos custos da cabotagem.

Existem várias outras discussões que estão sendo feitas na esfera infra legal. A participação dos usuários do transporte marítimo tem sido realmente uma discussão muito frutífera e que, não há dúvida, vai levar a um aperfeiçoamento

do projeto de lei que deve ser votado esta semana. Não é o único elemento, mas certamente é o mais importante dentro do programa BR do Mar porque ele trata de algo que é o coração da navegação, que são as regras de acesso ao afretamento. Isso é fundamental dentro da navegação, a maneira como as empresas de navegação tem acesso a embarcações afretadas. Há várias maneiras de se afretar uma embarcação, o afretamento por tempo, afretamento por viagem e o programa BR do Mar no projeto de lei que abarca principalmente essas mudanças de regras de afretamento com o intuito de ampliar o mercado para a possibilidade de novas empresas atuarem no mercado brasileiro.

Focando nas medidas de abertura de mercado, trabalha-se principalmente no contexto da habilidade do mercado. Isso não significa que novas empresas necessariamente virão para o Brasil. Já ocorreram sinalização de várias empresas que ainda não estão no mercado brasileiro e que a partir do BR do Mar já demonstraram interesse em entrar no mercado. Mas esse não é o único ponto, é necessário criar um ambiente de negócios onde as empresas que aqui estão continuem a ter um comportamento mais aguerrido na busca de redução de custos, na busca por eficiência, o que vai trazer melhores resultados para os usuários, em termos de frete, em termos de frequência, de provisão de serviços etc. Esse é o coração do programa que traz uma abertura responsável, uma abertura equilibrada, que possibilita, além de tudo, o acesso a custos menores para as empresas que estarão aqui atuando no mercado da cabotagem. Isso possibilita que as empresas tenham acesso a embarcações afretadas a tempo, e essas são várias as hipóteses. Algumas que consideram a não necessidade de lastro em embarcações próprias, ou seja, empresas que vão poder iniciar o trabalho a operação no Brasil sem a necessidade de prévio investimento em embarcações. Existem hipóteses que privilegiam a busca por formação de frota, uma hipótese que trabalha lastro para a possibilidade de afretamento.

Outra possibilidade que é chamada de casco munido de lastro. O programa BR do Mar trabalha um conjunto de medidas, um conjunto de instrumentos que dão acesso a embarcações afretadas para as empresas. E esse conjunto de medidas recebeu do CADE uma avaliação de que essas medidas contribuem para a abertura e ampliação da concorrência no mercado de cabotagem. É necessário

considerar o BR do Mar como um conjunto de medidas, fazendo essa abertura para que novas empresas venham. Hoje apenas 11% a 12% da matriz de logística brasileira é feita com cabotagem. Deve-se considerar que grande parte do transporte brasileiro é intrarregional, ou seja, dentro das próprias regiões, a cabotagem realmente tem muito pouco a abrigar nessa linha de transporte intrarregional.

Outra parcela significativa do transporte brasileiro é no sentido interior da costa brasileira para fazer exportação, principalmente das *commodities* agrícolas, *commodities* minerais e produtos industrializados. Grande parte da economia brasileira, a cabotagem não consegue acessar pela própria característica logística de seu transporte sendo feito do interior para a costa. Mas para aquelas cargas que hoje acontecem entre as regiões, do Sul para o Norte brasileiro, para o Nordeste, muitas vezes feita de maneira totalmente ineficiente, que inclusive agrega muito pouco valor ao próprio transportador rodoviário. O transportador rodoviário sabe que o transporte em longas distâncias é aquele que menos gera retorno para sua atividade, e aqui o BR do Mar busca-se trazer maior eficiência e maior racionalidade logística para que tenha-se essas cargas, que hoje geram muito pouco valor e, que possam ser transportadas por via marítima entre os portos trazendo com isso redução de custo Brasil.

Gerar maior eficiência para a economia brasileira certamente vai contribuir para o aumento das atividades econômicas, sendo excelente para todo mundo, todos os modos de transporte, para todos os produtores, consumidores etc. O BR do Mar abarca tudo isso e mais, o projeto de lei tem várias outras questões, ele aborda alguns elementos que dão incentivos para a indústria naval. Para que a indústria naval se prepare para um novo ciclo de investimentos, um ciclo que vai mais para o reparo, para a docagem. O BR do Mar teve muito cuidado ao abordar especificamente a cabotagem, mesmo porque os outros setores da navegação têm outros desafios, têm outros problemas a serem resolvidos. O que está sendo realizado para a cabotagem, hoje, não faz sentido que seja realizado para a navegação interior, para a navegação de apoio marítimo, apoio portuário, por isso segrega-se o programa para a cabotagem.

E o programa também traz outras medidas, como a ampliação de usos do Fundo da Marinha Mercante, contas vinculadas, trouxe a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação. Realmente foi um programa pensado de maneira bastante ampla, de maneira holística na navegação de cabotagem e que se almeja que possa ser desenvolvido, aperfeiçoado, no Congresso, de maneira célere. A navegação de cabotagem é uma atividade que envolve muito investimento. Uma embarcação chega a 200, 250 milhões de reais e as empresas para que invistam, precisam ter segurança no arcabouço jurídico que envolve a atividade. Por isso é fundamental que se tenha esse projeto sendo avaliado e votado com celeridade pelo Congresso Nacional. Há confiança que os parlamentares têm essa visão. Portanto espera-se que o projeto seja votado e que possa ser encaminhado ao Senado finalizando a tramitação e podendo virar lei.

2.3 EVOLUÇÃO E PROJETOS EM ANDAMENTO PARA AS HIDROVIAS

Falando sobre os projetos em andamento em hidrovias, inicia-se com uma reflexão rápida e tendenciosa. O transporte hidroviário é o modal mais eficiente, que polui menos e é mais barato, logo é mais competitivo. É o transporte que consome menos combustível gerando uma menor emissão de poluentes na atmosfera e tem o menor custo, entre os demais modais, para a implantação da infraestrutura e manutenção.

Destaca-se que essa eficiência vem muito da capacidade de carregamento que tem o transporte hidroviário, um comboio pequeno com 1 empurrador e 4 chatas é possível transportar 6 mil toneladas, o que equivale a 86 vagões de 70 toneladas ou 172 carretas de 35 toneladas cada. E em termos de malha viária segundo o CNV 2011 tem em torno de 65 mil quilômetros de hidrovias e atualmente, pelos dados da Antaq, de vias economicamente navegadas tem 18 mil quilômetros. Então, se o transporte hidroviário é a melhor solução, se é o mais competitivo, é interessante saber qual é a representatividade desse transporte na nossa matriz de transporte. E depara-se com um percentual de

apenas 5% desse transporte na matriz, ou seja, a matriz é basicamente focada no transporte rodoviário.

Em segundo lugar vem o transporte ferroviário, tem-se ainda a cabotagem com 11% e com grande expectativa de ampliar a participação desse modal na matriz. Por que o Brasil ainda não alcançou todo o potencial que tem do transporte hidroviário? Demonstrou-se que malha tem bastante. Todos os benefícios são de pleno conhecimento. Será que tem a ver com o uso múltiplo da água? Nos demais países que fazem um uso mais amplo das hidrovias como, China e Estados Unidos, também é pensado o uso múltiplo da água, pois a mesma não é pensada para fins de transporte apenas. Tem o abastecimento humano, tem geração de energia elétrica, que são questões a serem equacionadas para dividir esses usos múltiplos, porém não se pode colocar como um impedimento para avançar nesse equilíbrio da matriz. Mais um item necessário de ser abordado é relacionada à confiabilidade do transporte hidroviário, essa confiabilidade vem sendo falada desde o PHE/2013, e já constava no documento: “Além das melhorias físicas nas hidrovias é igualmente importante aumentar a confiabilidade do sistema de transporte, garantindo, dentre outros aspectos, que obras necessárias de manutenção sejam executadas regularmente, que informações adequadas às hidrovias sejam fornecidas, e que os demais elementos da cadeia de transporte sejam desenvolvidos e capazes de suportar o crescimento previsto, levando a um sistema eficiente e eficaz”.

O foco, quando se fala de confiabilidade, é serviços de manutenção regularmente sendo executado e informações. O usuário precisa receber informações. A partir desses conceitos, dessas ideias, vem-se tocando as ações no DNIT. Sabe-se que ampliando a confiabilidade do transporte é possível, minimamente, equilibrar a matriz de transporte para aumentar o uso do transporte hidroviário.

As principais ações estão pautadas em melhoria e ampliação da malha que pode ser economicamente navegável, seriam as ações estruturantes, tem um plano de manutenção aquaviário para garantir aquelas ações constantes de manutenção corriqueiramente sendo executadas, também ações que visam

promover um melhor fluxo de informação e transparência com os usuários e cidadãos brasileiros, além disso tem um trabalho focado na parte de normatização reestruturação e gestão que é como o DNIT está se preparando, está estruturado para conseguir avançar as ações e garantir a melhoria da confiabilidade do transporte hidroviário. Ainda sobre as ações estruturantes, apresenta-se os principais empreendimentos, em primeira colocação o derrocamento do Pedral do Lourenço, uma obra muito grande em termos de valor, em termos de complexidade, esse empreendimento foi contratado via contratação integrada que contempla a obtenção de licença ambiental, elaboração dos projetos básicos e executivos, e a execução da obra em si, hoje está na etapa de obtenção de licença e fechando os projetos. Logo que essa etapa seja concluída, em 30 meses conclui-se esse derrocamento, que vai liberar a navegação desse importante corredor logístico, que é o Tocantins.

Tem a dragagem do Rio Madeira, que está sendo dragado já há 4 anos, com um contrato que está vigente. Esse ano teve uma atuação mais próxima com os usuários e participação trocando informações técnicas, alinhando todas as necessidades dos usuários nessa navegação na Madeira, e atingiu-se 1,5 milhões de metros cúbicos dragados esse ano e pretende-se dragar volumes ainda maiores nos próximos anos e continuar com essa manutenção. Tem o derrocamento de Nova Avanhandava/SP, esse empreendimento importantíssimo para o setor elétrico, também importante para o setor de navegação do Tietê Paraná, no qual a obra já foi iniciada. Houve uma rescisão do contrato e está sendo contratado o remanescente, que deve acontecer a licitação no primeiro semestre do próximo ano. Tanto o derrocamento de Nova Avanhandava quanto a escavação do canal de acesso à eclusa de Ibitinga, são tocados por meio de Termos de Compromisso, parceria do governo federal com o Estado de São Paulo. A eclusa de Ibitinga está em plena execução e a previsão é concluir os serviços no primeiro semestre do ano que vem.

Destaca-se a construção de instalações portuárias públicas de pequeno porte as IP4. Que está hoje com 11 em construção e, terminará mais duas este ano e as demais previstas para 2021/2022. Sobre o plano de manutenção aquaviária, distribuiu-se em cinco eixos principais para embasar esse plano de manutenção,

um programa de monitoramento hidroviário onde serão realizadas batimetrias, serão instaladas réguas e periodicamente serão feitos esses levantamentos que vão subsidiar os projetos de sinalização e planejamento do projeto de dragagem. Essas informações serão passadas aos usuários das hidrovias, o que sempre foi solicitado que os usuários tivessem acesso a essas batimetrias, essas informações. A partir desses dados será possível uma compreensão melhor do comportamento das hidrovias e transporte de sedimentos, além da necessidade de serviços. Tem no segundo eixo o chamando de programa de dragagem de manutenção, com esse programa de dragagem e manutenção pretende-se fazer um trabalho semelhante ao que é feito hoje para as rodovias.

Nas rodovias o DNIT já tem praticamente 100% da sua malha coberta por contratos de manutenção, que são chamados de pacto, que são planos anuais de trabalho. Esses pactos, esses planos anuais de trabalho, permitem uma cobertura da malha por serviços corriqueiros de manutenção e que são acompanhados pelo nível de serviço que se espera. No caso das hidrovias que se tenha um canal de navegação com sua geometria constantemente mantida. Tem o Programa de Sinalização Aquaviária, a ideia é que por meio das informações advindas do plano de monitoramento e de diagnóstico, realize-se a manutenção e amplie-se a instalação dessas sinalizações. Além disso, tem um programa de operação e manutenção de IP4 e o programa Proclusas. Esses cinco eixos abarcam toda a infraestrutura que precisa de um olhar diferenciado em termos de manutenção para viabilizar, para garantir esse aumento e essa ampliação da confiabilidade do transporte hidroviário. Destaca-se como os principais benefícios desse plano de manutenção aquaviário ter essa previsibilidade gerada ao usuário a navegabilidade nas hidrovias, ter embarque e desembarque seguro dos passageiros na IP4 e ter dados suficientes para seja possível priorizar investimentos que consigam planejar adequadamente as ações e resposta para os usuários da hidrovia.

O plano de monitoramento hidroviário, as primeiras contratações que foram do plano hidroviário do Madeira e do Tapajós, as estações já foram publicadas. Será lançado ainda este ano Tocantins e São Francisco. O programa de dragagem de manutenção tem sido trabalhado fortemente na construção da Normativa que vai

definir toda a dinâmica desse tipo de forma simplificada de contratação. Será implementado esse tipo de contrato de cobertura de malha hidroviária, em um primeiro momento para o Madeira, Itaquari, Paraguai. Um programa de sinalização aquaviário primeiro passa por um diagnóstico, inclusive, já houve o contrato do diagnóstico para o Rio Paraná e, foi realizado um diagnóstico do Rio São Francisco. O que permite já estar contratando para este ano, por exemplo, a sinalização da implantação dessa manutenção da sinalização do Paraná e com os dados que serão obtidos do plano de monitoramento dará sequência a contratação da implantação de sinalização das demais hidrovias. Além disso, foca-se na elaboração de normativos que abarcam essa questão de sinalização. No caso das instalações portuárias públicas de pequeno porte atua-se no novo modelo de contratação, é um modelo de contratação que prevê o nível de serviço, é um contrato por desempenho. Vincula-se o pagamento da empresa contratada à disponibilidade daquela infraestrutura para o usuário.

Sobre o programa para eclusas foi idealizado, todas as questões envolvendo esse tema, a parte de gestão, operação, manutenção terão melhorias. Atualmente foram feitos os contratos para Tucuruí e Sobradinho, foi publicado o contrato de Três Irmãos e Jupia. Esse é o novo modelo de contrato que contempla diagnóstico, operação e manutenção. Para as eclusas do Sul tem características diferentes e necessidades diferentes, esta demanda está sendo providenciada. Está fechando o projeto para recuperação e modernização dessas eclusas e no ano que vem, no primeiro semestre, começa as primeiras contratações já para essas obras de recuperação. Nessa questão mais ligada à informação, transparência, já foi abordado sobre esses planos de monitoramento, de passar os dados de batimetrias para os usuários. É possível ter informações de contratos da malha que está sob responsabilidade do DNIT, diversos indicadores de disponibilidade de eclusa, de IP4 e com isso promove-se uma maior transparência das ações e uma ferramenta para a gestão dos empreendimentos.

Concluindo, abordando um pouco da normatização, reestruturação e gestão, o DNIT vem atuando em construir alguns normativos relacionados a hidrovias, foi publicada a Instrução Normativa de obras hidroviárias e supervisão dessas

obras. Trabalhou-se com instrução normativa de vetorização das hidrovias e a padronização da nomenclatura das hidrovias. É um trabalho que traz um resultado muito relevante para que seja possível dar uma resposta diferente para o setor hidroviário. Mostra-se que aquela hidrovia que está sendo pensada para fins de transporte, é considerada como infraestrutura de transporte com atenção para que se tenha os serviços de manutenção, para que se amplie a malha e para que se preste um melhor serviço ainda na ideia de trazer confiabilidade. De maneira semelhante ao que é feito para as BRs e as Estradas de Ferro, agora há uma nomenclatura das nossas HNs e foi pensado de maneira semelhante ao que já é feito para os demais modais. O DNIT também precisa estar preparado administrativamente para tocar todos esses desafios. Recentemente foi publicado um decreto 10/367 que transformou a forma de trabalhar do aquaviário, que era focado em oito administrações hidroviárias, e hoje atua em 22 superintendências regionais. Passa a haver um DNIT multimodal nas ondas, um DNIT para cumprir essa vocação multimodal. Tem-se uma capilaridade muito maior e pode-se focar numa visão de corredores logísticos multimodais, o que é muito importante para fomentar o desenvolvimento da participação do modal hidroviário na matriz. Para finalizar, apresentou também boas práticas de gestão que vem sendo implementadas, vem acompanhando as ações por meio de indicadores estratégicos, a disponibilidade de IP4, de eclusas acompanhando esses indicadores. Há um escritório de gerenciamento de projetos na DAC e há o acompanhamento e a gestão dos empreendimentos com base em diversos indicadores, sejam questões ambientais, de projeto, de orçamento.

2.4 PLATAFORMA DE AUXILIA A DESBUROCRATIZAÇÃO: TRADELENS

Não é novidade a complexidade e os diversos problemas que existem na logística internacional, bem como no transporte logístico de cabotagem independente. Todos os modos de transporte são essenciais, porém o modo marítimo, ou hidroviário, é um dos principais meios de transporte e o que permite movimentar bens em grande volume e de uma maneira bem eficiente. Em cada processo existe a necessidade de diversas entidades governamentais e privadas

envolvidas no transporte estarem sempre em sincronia, comunicando e cientes da situação real de cada fluxo e processos, bem como, as características dos movimentos das mercadorias que estão sendo transportadas.

A Tradelens entra nesse meio como uma plataforma neutra e aberta para o comércio exterior e logístico utilizando a tecnologia *Blockchain* como base na fundação, que permite esse ecossistema da cadeia de suprimentos um nível de acesso sem precedentes. A dados e informações permite colaboração digital entre todas essas entidades em tempo real na cadeia de suprimentos. Isto está dando início a uma transformação digital no comércio global. Hoje as informações são passadas da seguinte forma, os dados são presos em silos organizacionais onde a informação navega de ponto a ponto e em raras vezes em tempo real, isso gera discrepâncias nas perspectivas de diferentes entidades sobre qual é o estado real daquela movimentação, daqueles fluxos de documento. Infelizmente é assim que o transporte logístico ainda comunica e opera na parte de tecnologia. Nas movimentações, por exemplo, um terminal portuário quer informar sobre a disponibilização da retirada de um contêiner, de importação, ou quando um contêiner cheio chega e dá entrada de Gate para embarque de exportação, essas transações são geradas pelo terminal marítimo que gera uma comunicação de ponto a ponto. O armador recebe essa informação e repassa para os clientes ou então para os agentes marítimos. Tudo isso gera muito atraso, falta de autenticidade no que foi realmente reportado em cada evento.

Com a Tradelens o que está sendo utilizado é a tecnologia *blockchain*, com essa tecnologia permite-se um nível de confiança onde antigamente não existia confiança, utiliza-se um código open *source* de *blockchain* permissionário, que diferencia muito do *blockchain* que é utilizado como Bitcoin, por exemplo, que são tecnologias que desconhecem quem são os participantes, porém tem visibilidade total a todos os dados que são trocados entre aqueles participantes. A tecnologia *blockchain* utilizada na Tradelens difere porque todos os participantes são conhecidos, porém os dados que são trocados entre esses participantes são privados, somente quem é autorizado a ter acesso à informação, a documentos, que vai conseguir acessar esses dados, essas

informações, na Plataforma Tradelens. Isso permite a Tradelens mudar a maneira de como o transporte opera, o transporte marítimo, hidroviário, rodoviário, ferroviário, conecta-se com esses membros dessas entidades para atuar com as informações que vão ser agora trocadas de maneiras distribuídas onde todos os participantes estão numa mesma cadeia, uma rede confiável de informação onde os dados podem ser trocados entre esses participantes.

O objetivo da Tradelens está conectado mais próximo da fonte de quem origina os dados, um terminal que está na plataforma no momento que dispara uma transação de Gate, de entrada ou um contêiner está disponível para ser compartilhado, esse evento é distribuído em tempo real para as autoridades portuárias, para o governo, para o cliente, para o armador e todo mundo tem a única versão da verdade, que é como aquele evento realmente aconteceu e está agora registrado na plataforma blockchain que não pode ser alterada. Pode haver uma nova versão desses eventos, porém aquilo foi registrado é gravado em uma rede confiável para todos os participantes. Isso traz um novo nível de colaboração, essa ideia de um ecossistema digital, real, onde todos esses participantes podem ter colaborado.

Os membros são os exportadores, proprietários da carga, e são quem está consumindo essa informação e tendo essa visibilidade em tempo real e agentes de cargas que estão envolvidos no processo, seja para fazer a parte de despacho ou então um transporte de logística no país de origem ou no país de destino, eles também podem ter participado, todos os operadores intermodais. Transportadores ferroviários, rodoviários, que estão na plataforma e hidroviário também, autoridades, membros do governo, aduana, portos e terminais, que são membros participantes da plataforma e os armadores marítimos. Essas são todas as entidades que fazem parte da Tradelens e o objetivo é conectar o ecossistema.

O primeiro é a distribuição dos dados em tempo real, mais próxima da fonte ou da origem possível e conectar o ecossistema. A ideia é reunir todos os participantes da cadeia de logística, incluindo empresas transitárias, operadores intermodais, portos, terminais, armadores e marítimo internacional, em uma

plataforma *blockchain*, com estrutura segura e onde os dados vão estar seguros. Pode-se confiar que aquela informação vai chegar para quem precisa e vai poder ser acionada e isso acaba gerando muita confiança, otimizações de processo. É isso que o Tradelens realiza e já é uma realidade aqui no Brasil. O objetivo é crescer mais ainda. Documentos podem ser trocados e compartilhados em tempo real na plataforma.

Para finalizar apresenta-se essa jornada no Brasil, na América Latina e globalmente. A plataforma conta com mais de duzentos terminais, aproximadamente 30 operadores, entre operadores rodoviários e ferroviários, globalmente e na América Latina. Aproximadamente 30 desses terminais são na América Latina e 5 já em produção no Brasil. No Brasil tem os portos de Itajaí, Sepetiba, Santos, Brasil Terminal e Vila do Conde. Há bastante progresso e quanto mais participação, mais colaboração, mais a plataforma estará crescendo e provendo valores e eficiência para os participantes e os membros.

SESSÃO 3 – DISTRIBUIÇÃO E OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

3.1 PLANO DO GOVERNO PARA FERROVIAS

O setor ferroviário tem problemas históricos. É um setor que se você perguntar para 10 pessoas do setor de logística de transportes do país, as 10 vão concordar que é um setor importante, relevante e que merece uma atenção maior do governo federal em relação a investimentos e em relação à eficiência. Houve ao longo das últimas décadas, na verdade mais do que isso, uma priorização de investimentos rodoviários em detrimento do setor ferroviário por diversos motivos. Um deles a dificuldade de investimento com recursos públicos, tendo em vista o montante de investimento necessário especificamente nesse setor. Para exemplificar, 1km de uma ferrovia num caso médio gira na ordem de 10 milhões de reais, 8 a 10 milhões de reais o custo de implantação, enquanto uma rodovia, uma duplicação de uma rodovia, uma implantação, é por volta da metade disso. Por esses fatores existe uma barreira de entrada muito forte para esse tipo de investimento. Um dos motivos é o grande e elevado investimento inicial.

Ocorreu também o sucateamento da rede federal, da RFFSA, ao longo dos anos também pela falta de investimentos públicos. A inexistência à época da desestatização da RFFSA, de uma agência reguladora, como a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), que seria importante naquele momento de transição para gerar contratos onde tivessem indicadores de desempenho mais claros e que garantisse a continuidade de investimento no setor. Houveram alguns problemas, logicamente, pelo modelo que foi adotado. Contratos firmados à época sem previsão de investimentos obrigatórios, era uma época por volta da década de 90, onde havia uma necessidade muito forte de passar toda a malha federal ferroviária para a iniciativa privada. Isso foi realizado de uma única vez, entre 96 a 98, o que resultou em praticamente todos os contratos de concessão da malha que existe até hoje. Foi um momento muito difícil, onde existia uma grande pressão para passar para a iniciativa privada e não houve tempo hábil de

se maturar esses contratos como deveria. Deveria ter sido negociado em outras condições, em condições mais vantajosas para o governo e para a sociedade.

Teve-se desde então um baixo volume de investimentos privados, uma concentração, uma diferente distribuição desses investimentos em ferrovias no país, com uma concentração na região Sul e Sudeste, e de lá para cá houve uma mudança natural das cargas no país. Tem-se hoje a pujança do nosso Centro-Oeste como produtor, talvez a principal região produtora do mundo de agronegócio, de grãos, principalmente soja e milho, e não há malha. Logicamente, a produção busca por novas fronteiras até pela facilidade e pela disponibilidade de áreas que o país tem e pelo custo da área, o custo da terra, então é uma tendência natural que busquem novas fronteiras, que a produção vá para o interior do país, como aconteceu nas últimas décadas e logicamente o sistema de ferrovias tem que se modernizar, tem que se adequar e tem que se movimentar para atender esses novos mercados, isso não aconteceu. Cerca de 1/3 da malha ferroviária do país não tem uma boa condição de operação, tem-se velocidades médias baixas na operação, o que dá um cenário de dificuldades de investimentos e de ineficiência nesse setor.

Alguns números gerais focando em ferrovias, há uma baixa densidade da malha ferroviária no país, esse baixo investimento levou a uma rede de transportes menos extensa e menos eficiente. Se for comparar o Brasil, a densidade de malha ferroviária, o quilômetro de malha por milhar de quilômetro quadrado de área, o Brasil está em posição desfavorável em relação a países como Rússia, China e Índia. Quanto aos Estados Unidos, se for comparar, a malha brasileira tem apenas na ordem de 10% de densidade da malha ferroviária americana. Um outro grande número é o da velocidade média da carga transportada no país onde há uma média de 21 km/h, e essa média vem caindo nos últimos anos em comparação com 60 km/h da China, com 43 km/h dos Estados Unidos, o que mostra uma ineficiência não só em relação à capacidade e à densidade, mas em relação também a velocidade média em tempo de deslocamento. Há também uma concentração do tipo de carga e da região no país. Cerca de 60% do volume transportado é de minério no país, então ocorre um baixo valor agregado a

grandes distâncias, só a Estrada de Ferro Carajás concentra 48% desse volume total, o que é uma concentração muito grande numa estrada de ferro pequena.

Vem ocorrendo um crescimento da malha ferroviária no país, tem-se hoje por volta de 30 mil km de malha ferroviária, e notem como houve um crescimento significativo até 1950, aproximadamente 1950/1960, onde ocorreu a nacionalização da rede ferroviária que depois foi concedida na década de 1990, entre 96 e 98, com 11 concessões, totalizando mais 25 mil. Boa parte dos 30 mil km que tem hoje, e de lá para cá, basicamente, só caiu essa extensão de malha. Ocorreram até algum investimento nos últimos 6 anos, apresenta-se aqui essa quilometragem de malha com um investimento de 1.000 km nos últimos 6 anos e novos quilômetros de operação. Há hoje 60% das linhas, desses 30 mil em operação e 40%, praticamente 10 mil km, sem operação, o que mostra esse deslocamento da carga e que se deve repensar o modelo. Há também uma concentração de carga, boa parte do que é transportado de um total de 366 bilhões de TKU, há 258 bilhões de minério de ferro, 56 bilhões em grãos, separado proporcionalmente entre soja e milho. E notem como contêineres, combustível, granéis minerais são outra porcentagem pequena dessa carga. Então deve-se ainda redescobrir um modelo de negócio das ferrovias priorizando a carga geral, priorizando cargas de contêiner, e esse movimento tem começado a ganhar força nos últimos anos e com um novo modelo que se tem colocando no governo federal.

Tende-se a diversificar um pouco mais, entendendo que a ferrovia tem uma característica muito grande de indutora de novos negócios, é esse o papel da ferrovia, é esse o modelo de negócio que se pretende para o país. Essa primeira parte era para mostrar um cenário que tem no país e da dificuldade que ocorre no setor. 90% da carga brasileira é para exportação, apenas 10% para insumo, carga de volta é para mercado interno. E essa é uma outra questão também, que a ferrovia brasileira hoje é basicamente voltada para exportação, são corredores logísticos de exportação que ligam aos portos do país. Apresentou-se os problemas, mas quais são as soluções? Qual o modelo proposto pelo governo federal? Primeiro, investiu no planejamento estratégico.

Há o plano nacional de logística divulgado em 2018, que tem um horizonte de planejamento atual até 2025 e que se trata da expansão desse horizonte de planejamento, até o início do ano que vem já vai estar apresentando para a sociedade um horizonte até 2035 e a partir daí começa um novo ciclo de planejamento estendendo esse horizonte de planejamento para 2050. A expectativa é que até o final deste governo seja viável entregar para a sociedade um planejamento de longo prazo, estratégico, como deve ser, levando esse horizonte de planejamento para 2050. Se analisarmos uma ferrovia entre a sua concepção, a sua ideia e a sua construção, ela demora algo em torno de 10 anos. Levar o planejamento para 2050 parece muito coerente para que dê esse horizonte de planejamento necessário.

Uma outra questão é que existe hoje um *pipeline* robusto de concessões ferroviárias já qualificadas no PPI. Esse pipeline de concessões expõe uma política de transferência maciça de ativos para a iniciativa privada. Entende-se que a necessidade de investimento necessita, e o que se aprendeu com a carência de investimento nas últimas décadas, está muito relacionada a dificuldade do Orçamento Geral da União. A concorrência que existe entre os modais na hora do investimento e entre o Ministério da Infraestrutura, o Ministério da Educação, o Ministério da Saúde, o Ministério da Cidadania, entre outras questões que também são muito relevantes e que também carecem de muito investimento no país. Só a iniciativa privada tem a agilidade, a flexibilidade e a capacidade de investimento para dotar o país do sistema ferroviário que se necessita em um curto espaço de tempo. Esse *pipeline* que será apresentado, alguns desses projetos, demonstra essa decisão do Governo, e parece muito aderente aos anseios do setor produtivo do país, dada a própria sociedade, que traz feedbacks positivos em relação a essa decisão de colocar a iniciativa privada para contribuir com esse setor. Também dentro da política, um fortalecimento muito grande institucional, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, outras ações como o desfazimento de bens ferroviários, que há um espólio de bens ferroviários que estão lotando os pátios e isso dificulta a produtividade, dificulta a operação, e já está começando a se desfazer e leiloar esses bens, limpando os pátios, dando mais agilidade.

O PLS 261, que é o de autorização ferroviária, que também é uma maneira de colocar a iniciativa privada com mais flexibilidade para investir dentro de ferrovias, se prevê de forma inovadora que o setor produtivo, um investidor que tenha interesse em ferrovias, possa construir e operar uma ferrovia dele. Logicamente os grandes troncos ferroviários continuam sendo um investimento público, investimento através de concessão, o modelo que o patrimônio é da União, quando acaba a concessão e que se dá direito de passagem para outras ferrovias menores, mas logicamente essas ligações, esses *shortlines*, são muito coerentes e aderentes a necessidade e aos anseios e a capacidade de investimento da iniciativa privada. Essas linhas que alimentam, esses grandes troncos, fazem todo o sentido que sejam operadas, desde que reguladas, pela iniciativa privada. É um modelo americano, o modelo que levou os Estados Unidos para aquela densidade que se mostrou anteriormente. Falando um pouco sobre o Centro de Excelência em Transporte Ferroviário, que é um modelo novo, preparando o setor para esse grande investimento que ocorrerá de mais de 84 bilhões de reais na próxima década aproximadamente. É necessário em tecnologia, investir em treinamento, investir em capacitação, em segurança, e isso vai ser feito através de uma coisa que não existe no país, nem na América Latina, que é um Centro de Excelência de Transporte Ferroviário, que vai usar os recursos de desenvolvimento tecnológico dos próprios contratos de concessão, mas vai permitir esse maior investimento, essa preparação para essa nova fase de investimento.

Abordando rapidamente sobre dois grandes grupos de política que existem. Primeiro, pegar aqueles 30 mil km de malha ferroviária que há e aumentar a capacidade, aumentar a velocidade média de operação e aumentar assim a eficiência através da renovação antecipada dos principais contratos de concessão. Assim ocorre a questão da primeira grande renovação antecipada que foi da Rumo Malha Paulista, colocou-se R\$ 2,2 bilhões em outorga, R\$ 5,8 bilhões em investimento nos próximos anos, antecipação de tributos da ordem de R\$ 680 milhões, benefícios sociais da ordem de R\$ 7 bilhões, geração média anual de 15 mil empregos nos 10 primeiros anos, isso por ano, solução de conflitos de mais de 40 municípios, trazendo segurança para as travessias

urbanas, aumento da capacidade de transporte de 40 milhões de toneladas para mais de 80 milhões de toneladas no quinto ano de concessão e 106 milhões de toneladas, quase triplicando a capacidade, no final da concessão.

A Rumo Malha Paulista foi um primeiro grande resultado positivo, a primeira grande entrega. Esse ano, também logrou com êxito na renovação antecipada da Estrada de Ferro Carajás e da Vitória/Minas, duas concessões da Vale que vão ser assinadas agora no final de novembro e início de dezembro, trazendo mais R\$ 17 bilhões de investimentos em ampliação de capacidade, em soluções conflitos urbanos, e um fator muito interessante e inovador, que é a capacidade de investimento cruzado, que ocorrerá com o recurso da Vitória-Minas.

Com parte do que seria a outorga, a Vale vai construir uma ferrovia, a FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), que vai de Água Boa, no Mato Grosso, até Mara Rosa, ligando Goiás, ligando a Ferrovia Norte-Sul, dotando o Mato Grosso de uma ferrovia em 4 anos. A partir do início da construção no ano que vem, será entregue para a sociedade já operando, 100% construída, o que também traz um novo cenário e um aumento de eficiência logística para a região Centro-Oeste do país. Essas são as principais renovações antecipadas, está sendo tratada a renovação antecipada da MRS, a renovação antecipada da FCA, também com investimentos cruzados previstos, dotando o país de novos investimentos onde é importante nesse setor. Há também, em um outro grupo de investimentos, com investimentos de novas ferrovias, temos FIOL, que houve o êxito da aprovação do plenário do TCU esse ano, do modelo de negócio que foi proposto. Temos aí 500 km já na FIOL, ligando o Porto de Ilhéus até Caetité.

O Porto é mais um investimento que está atrelado a essa concessão ferroviária, já para o ano que vem, o primeiro trimestre do ano que vem, será realizado esse leilão e a FIOL 1, que se prolonga através da FIOL 2 até Barreiras, e da FIOL 3 até Figueirópolis ou mesmo Mara Rosa, ainda está sendo estudado onde ela vai se ligar com a Ferrovia Norte-Sul e será criado esse grande eixo Oeste-Leste que vai vir de Água Boa no Mato Grosso até Ilhéus, ligando a FICO, a travessia pela Norte-Sul e ligando até o porto de Ilhéus, criando mais um vetor, mais um eixo de exportação para o país, criando competição entre portos e entre ferrovias

de operadores diferentes, que é o sonho de todo o sistema de ferrovias, ter competição interna. Não só com os outros modais onde a ferrovia tem a sua vantagem óbvia, mas também internamente com portos e ferrovias operadas por diferentes operadores logísticos, dando essa eficiência e essa competição interna no modal. A outra entrega fantástica foi a ferrovia Norte-Sul, que foi licitada no início de 2019. Os 1.550 km que faltavam, ligando Goiás até o Tocantins, na verdade até São Paulo, até a Rumo Malha Paulista e para o porto de Santos. Essas são algumas das entregas que ocorreram nesse ano.

Já foi apresentado os valores, o total de investimento já aprovado, já assinado de mais de 25 bilhões. Esse é o *pipeline*, e tem o TCU que já foi aprovado, já aprovou a FIOOL, a Ferrogrão em análise no TCU, as duas renovações de Carajás e Vitória-Minas, que já estão para assinatura em novembro e início de dezembro, a renovação antecipada da MRS, que já está em audiência pública e a renovação antecipada da FCA, que ainda está sendo estudada a vantagem para ver se continua ou não com esse processo, mas com expectativas boas também, inclusive de novos investimentos para o setor. O Centro de Excelência vai ser operado pela iniciativa privada em parceria com o governo utilizando o recurso que já existe nesses novos contratos, é uma parte da tarifa que se volta para recursos de desenvolvimento tecnológico e está em uma parceria com o governo de Goiás, que cedeu uma área em Anápolis, e acredita-se que Anápolis é um grande tronco ferroviário e rodoviário para o país, um grande tronco de logística, que vai abrigar o núcleo do que vai ser esse Centro de Excelência de Transporte Ferroviário, e será uma revolução para o setor, não só na parte de tecnologia, mas de divisão de responsabilidades, de colocar o setor produtivo e as operadoras de logística de ferrovia à frente das decisões das próximas décadas, de para onde vai o investimento público e a tecnologia do setor.

Esses fatos tiram um pouco da responsabilidade do governo, que sempre teve toda a parcela de responsabilidade e assim pode dividir um pouco com quem entende também no setor, e quem investe no setor que é o setor produtivo, o cliente desse setor, o pessoal do agronegócio, da mineração e as grandes operadoras logísticas do país. O grande desafio é atrair investimentos do setor

privado, é criar alternativas de financiamento, principalmente em financiamento verde para o setor, para os empreendimentos ferroviários, é aperfeiçoar o ambiente regulatório e criar mecanismos de coerência, de coexistência entre ferrovias concedidas e autorizadas, é expandir a carteira de projetos ferroviários para utilização de recursos nos investimentos cruzados, é fomentar a recuperação de novos trechos e implantação de novos trechos através de *shortlines*. Parte das ferrovias que não são mais úteis para carga podem ser para transporte de passageiros, podem ser para fins turístico, e está sendo fomentado, estruturar o Centro de Excelência em expandir e adequar os acessos ferroviários aos portos.

Esse é o desafio, sabe-se da grandiosidade do problema, mas também se sabe de quanto o setor é maduro, preparado e ávido por ajudar, e ajudar o governo federal a pensar o setor.

3.2 A OPERAÇÃO PORTUÁRIA E ATIVIDADES COMPLEMENTARES COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO

Primeiro, uma breve apresentação sobre a FENOP, a Federação Nacional que congrega as empresas da iniciativa privada, as empresas que realizam as atividades de operação portuária. Ela é a única entidade do sistema federativo nacional que representa o setor empresarial, que faz as atividades de operação portuária e que investe no sistema portuário brasileiro. Foi fundada em 1994 como fruto da Lei de Modernização Portuária de 93 e está organizada por sindicatos empresariais em todos os portos brasileiros. Hoje são, só de operadores portuários, 352 empresas, fora as outras empresas que atuam na atividade, que não são operadores portuários, mas que exercem a atividade de operação portuária. Quando se fala de porto, para que possa chegar na atividade de operação portuária propriamente dito, é fundamental que se entenda a evolução do sistema portuário mundial. Ele iniciou como o sistema de portos privados, a grande maioria dos portos do mundo foram inicialmente implantado por empresas privadas e depois foram incorporados pelo poder público,

considerando que os governos entenderam que ao longo da história, que a atividade portuária era uma atividade estratégica.

Depois que o Poder Público realizou as operações portuárias como um todo, percebeu que não tinha atividade para fazer isso, na medida que os portos foram se modernizando, as necessidades foram aumentando, e aí o poder público começou a chamar a iniciativa privada para atuar no sistema através do modelo *Tool Port*, onde a infraestrutura, os equipamentos, ainda continuavam nas mãos do poder público, porém, a iniciativa privada fazia a operação portuária.

Em sequência, como modernização, surgiu um modelo chamado *Landlord Port*, que é o modelo de maior sucesso do mundo, que é uma parceria público-privada, onde o poder público detém o controle da região, da terra, e arrenda as áreas para a iniciativa privada, que investe nos equipamentos e realiza as operações portuárias. Ao longo dos últimos anos o mundo evoluiu para o que era chamado de modelo *Landlord* avançado, onde o poder público, que não fica mais apenas fazendo a administração do porto, não fica mais apenas cuidando de infraestrutura, mas também passa a agir como um fomentador de negócios. A administração portuária não pensa mais apenas na região da atividade ou da região chamada do porto organizado, mas pensa também fora, com a implantação de plataformas logísticas para captar clientes, distribuir carga, concentrar cargas, e pensa dentro do porto, em fomentar outros negócios na atividade portuária conquistando e atraindo indústrias, refinarias de petróleo e outras atividades para dentro do porto.

O Brasil tem um modelo portuário que não existe no mundo, chamado de *Mix Port*, porque é um modelo inovador, que tem uma série de problemas, mas que está em transição. Esse modelo brasileiro que está em transição pode gerar uma série de oportunidades. No mundo, os portos com essa visão de *Landlord* passaram a atuar como fomentadores de negócios, tanto internos, dentro da região portuária, quanto externos. Como dito anteriormente, na parte interna, conquistando e atraindo indústrias, empresas de montagens, de processamentos logísticos, refinarias de petróleo, indústrias petroquímicas dentro do porto. Existem exemplos no mundo, de países e portos que têm essa

postura de fomentação de negócio muito forte, como por exemplo em Roterdam, onde dentro do porto tem refinarias, indústrias químicas e outras atividades, o que se repete em Houston, Los Angeles, Antuérpia e em portos chineses, com essa mesma modelagem de negócios complementares dentro do porto.

O modelo portuário brasileiro tem algumas características que tem gerado alguns problemas, porém, está num momento de transição e, portanto, gerando novas oportunidades. Existe no sistema brasileiro 2 regimes de exploração portuária implantados pela lei, o que não é uma característica mundial. Tem o porto de propriedade pública e o porto de propriedade privada. No porto de propriedade pública há uma verdadeira parceria público-privada, com um conceito *Landlord*, que não é o integral, verdadeiro, porque não tem autonomia portuária, sendo então, o grande problema atual dos portos públicos. Nesse modelo *Landlord*, do porto público, a iniciativa privada realiza a operação portuária e o poder público cuida da administração portuária. No porto privado, tem uma situação mais simplificada, onde a iniciativa privada administra e opera as cargas, gerando então um certo desequilíbrio entre essas duas modalidades, esses dois regimes já que, no porto público, a lentidão e principalmente a burocracia legal, que engessa a atividade do poder público, de certa forma prejudica um pouco a competitividade do porto público. Por isso, neste momento, o governo federal está atuando fortemente em estudos para que a administração portuária, que hoje é exercida pelo poder público, possa também ser exercida pela iniciativa privada.

Quando se analisa as definições jurídicas sobre atividade portuária, deve-se analisar 2 fatores. O que são instalações portuárias e o que é a operação portuária? Instalação portuária, pela legislação, são locais onde se executam movimentações de cargas e movimentações de passageiros. Quer essas instalações estejam dentro do porto, em áreas arrendadas, como fora do porto, em áreas autorizadas, que são os terminais, os portos privados. Pela legislação, tem as modalidades de instalação portuária, que em resumo são sempre instalações dentro ou fora do porto para movimentar mercadorias ou movimentar passageiros. Não tem na legislação, permissão para que nas instalações

portuárias sejam feitas outras atividades exceto a atividade de movimentação e armazenagem de mercadorias. Outra questão que se deve definir é, o que é a operação portuária e quem faz a operação portuária? A operação portuária é a movimentação e armazenagem das mercadorias originárias ou destinadas ao transporte aquaviário, quer sejam realizadas dentro do porto organizado, em terminais arrendados, quer sejam realizadas em terminais privados, fora do porto organizado. Quando se analisa na legislação tanto a definição de instalação portuária, quanto de operação portuária, também ficamos restritos a movimentação, armazenagem e processos logísticos complementares, porém, na legislação, não há previsão de atividades complementares, como já comentado, que há em outros países atividades industriais.

No Brasil os portos não atuam com visão interna e externa de negócios, poucos portos têm essa visão. Pode-se citar portos como, SUAPE, PECEM, SEPETIBA, Porto do Açú (TUP), que tem visão de agregar negócios, de atrair indústrias, de atrair atividades complementares. Essa possibilidade de atração de atividades complementares é muito mais viabilizada atualmente nos TUPs, que dependem de legislação privada. Porém, quando se fala dentro do porto público, que está restrito à legislação e às definições, é muito difícil atrair essas atividades complementares. Lembrando que a iniciativa privada pode fazer tudo o que a lei não proíbe, mas o gestor público só pode fazer aquilo que a legislação permite, o que dificulta a atividade de operações complementares. Porém, há um fator muito positivo para viabilizar novas atividades complementares dentro dos portos, a lei 14.047, originária da MP 495, introduziu um regramento novo permitindo que a ANTAQ possa regulamentar outras formas de ocupação de áreas e de atividades não previstas na legislação. A partir de agora, esse novo fator extremamente positivo dessa recente alteração da legislação no relatório do deputado Felipe Francischini, que foi acatado na votação da Medida Provisória 945 e que felizmente, acertadamente, o governo manteve essa alteração, não vetou essa alteração, a legislação permite que a ANTAQ regule outras formas de ocupação e que permita que as instalações portuárias realizem outras operações que não sejam apenas a operação portuária. Isso permitirá um grande ganho na atividade portuária agregando valor e permitindo que haja

redução de custos, porque realizando atividades industriais, atividades de montagem dentro das próprias instalações portuárias, se reduz mobilidade, porque na prática, muitas vezes, tem que ter as mercadorias movimentadas nos portos, transferidas para regiões fora do porto para fazer processos industriais, por exemplo, montagem e formulação de combustíveis.

Essa recente alteração é muito bem vinda e também deverá ser contemplada, agregando juntamente com esse programa de privatização do governo das administrações, o que pode gerar uma maior racionalidade na utilização das instalações portuárias e na atividade das operações portuárias, tanto dentro quanto fora do porto, permitindo que as empresas privadas, que já atuam na área, não fiquem restritas apenas em armazenar, embarcar e descarregar navios, podendo também atrair atividades industriais, atividades de montagens de mercadorias, atividades de entreposto aduaneiro mais facilitado, importando componentes para a montagem e reexportação. Com isso, poderá dar maior atratividade no sistema portuário de propriedade pública, já que esta facilidade é mais viável hoje nos terminais de propriedade privada, dos TUPs, que são extremamente importantes e que o sistema, tanto do porto público quanto do porto privado, precisa conviver, precisam estar atuando de maneira competitiva.

Assim, esse é o momento de se aproveitar esta alteração legal e o momento também de discutir a possibilidade de que as plataformas logísticas externas possam, eventualmente, ser direcionadas para uma gestão unificada do Ministério da Infraestrutura, para que tanto plataformas logísticas quanto essas atividades complementares à atividade de operação, possam ter uma visão estratégica de infraestrutura e não apenas uma visão separada de infraestrutura e uma visão separada aduaneira. Hoje tem-se um problema, as plataformas logísticas que estão fora dos portos organizados e que atuam sob regime aduaneiro são definidas pela autoridade aduaneira e não pela área de governo de infraestrutura. Mundialmente, plataformas logísticas ligadas a comércio exterior são definidas e estão sob gestão unificada da área de governo que cuida de infraestrutura e que desenvolvem o planejamento, tanto dentro quanto fora do porto, de forma integral.

Portanto, é um momento que valorizará a alteração legal, permitindo que as atividades complementares de indústria, de montagem, possam ser exercidas dentro dos terminais de porto de propriedade pública. Assim como, também é momento de estudar a possibilidade de que as plataformas logísticas, como CLIAS - EADIs, também sejam avaliadas e definidas pelo Ministério da Infraestrutura, e analisar o momento, de repensar se a Alfândega deve continuar sob a gestão do Ministério da Economia e Receita Federal, ou se ela deve também passar para a área de comércio exterior e não ter a ligação exclusiva da Receita Federal, como acontece mundialmente. A aduana, mundialmente, é um instrumento de comércio exterior e em geral está conectada à área de governo que cuida de comércio exterior ou de segurança internacional e não de arrecadação.

3.3 NOVO NORMAL, AUMENTO DA PRODUTIVIDADE NA ÚLTIMA MILHA

Mudando o tema para a última milha, para a questão da entrega, e para a plataforma de e-commerce principalmente, e o que está sendo chamando de "novo normal" em razão desse ano bastante atípico que se vive e que trouxe uma série de desafios para os Correios, em especial na área do e-commerce. Aqui são grandes números, só para ter um pouco da dimensão do correio, que hoje todos conhecem, é uma empresa que atua no Brasil inteiro, em todos os municípios, é uma empresa que trabalha com uma quantidade muito grande de empregados, são quase 100 mil pessoas, 25 mil veículos próprios, mais de 10 mil pontos de atendimento, por volta de 1.000 pontos na área de distribuição. Então, com esse "novo normal", os desafios de mudança nesse cenário em uma empresa desse tamanho são bem importantes.

Hoje, por conta da pandemia, houve um afastamento de mais de 20 mil pessoas, pessoas que tem doenças preexistentes ou que tem mais de 60 anos, e em contrapartida, um incremento muito forte no volume de encomendas em razão do aquecimento do e-commerce. Então, qual era o grande desafio? Era conseguir ganhar produtividade, fazer realmente mais com menos. Por isso os

correios voltaram trazendo na apresentação o foco maior na última milha, mas foram várias frentes que o correio tem atuado para conseguir vencer esse grande desafio do ano 2020 e que provavelmente essas alternativas vão perdurar para os próximos anos.

São cinco eixos que vem atuando na última milha, que consegui classificar. Primeiro, é trabalhar a questão do equilíbrio do efetivo. Há uma ausência muito grande de pessoas, em razão da pandemia, até pessoas que tiveram covid, e é necessário movimentar muitas vezes esse efetivo, e em uma empresa que tem 100 mil pessoas isso não é um trabalho fácil. São várias frentes, por exemplo, transferência de empregados entre unidades, enfim, tem toda uma lógica para conseguir manter o equilíbrio e conseguir fazer as entregas. O segundo, é a necessidade de aporte de terceiros para dar frente ao incremento de volume. E fala-se aqui na distribuição, em especial, coloca-se o trabalho de terceiros na preparação da carga. A última milha, o grande objetivo dela, é deixar o carteiro, o entregador, o máximo de tempo possível fazendo a operação de distribuição, ou seja, a operação na rua, entregando a encomenda. Então, o que forma frente de trabalho aqui? Trazer esforço e mão de obra para preparar esta carga para o carteiro para que ele fique o máximo de tempo. O que se ganha com isso? Se ganha a eficiência do processo, na medida que o carro sai, e ele fica 5 horas na rua, se conseguir trabalhar essa carga, o trabalho interno, e deixá-lo 6 horas na rua, tem-se um ganho no recurso, o carro também só se paga rodando. Esse foi o grande objetivo, de se trabalhar fortemente num incremento de mão de obra para a preparação dessa carga e deixar o máximo de tempo o carteiro na rua para fazer o serviço de entrega. O terceiro eixo, chamado de *Crowdshipping*, é trabalhar com a questão da entrega colaborativa, e com parcerias, o Correio está indo nessa frente para conseguir escala. É a questão de fazer parcerias com empresas locais, que trabalham com entrega em certa localidade, e que se pode incrementar a força de trabalho na última milha. O quarto eixo são soluções tecnológicas, incrementar o uso de softwares de roteirização, trabalhar, por exemplo, na solução de *lockers*, que é uma frente que está sendo colocada para funcionar esse ano, que já existe. A Europa utiliza fortemente os *lockers* para auxiliar a distribuição, dando para o usuário uma condição melhor dele receber

encomenda, tendo em vista que ele fica fora de casa ao longo do dia e pode definir o local de melhor acesso, um ponto de metrô, por exemplo, para retirar sua encomenda. O quinto eixo são questões mais estruturantes, são questões que envolvem investimentos, seja em frota, seja em equipamentos, seja em unidades (prédios), e realmente o Correio viu necessidade de investir fortemente na melhoria dessas condições de infraestrutura da empresa.

Abordando um pouco dessas iniciativas em cada um desses eixos, dando um exemplo de iniciativa na questão de soluções o correio trabalha com testes, e já está em piloto, uma melhoria da ocupação do furgão com prateleiras. O carteiro sai com 120, 150 encomendas dentro do furgão, quanto melhor organizado estiver esse processo, menor o tempo de parada do carteiro no ponto de entrega. Uma das soluções que vem sendo adotada, é trabalhar essa questão da organização dentro do próprio veículo, evitando perda de tempo do carteiro na rua, e essa solução das prateleiras tem se mostrado muito interessante, reduzindo o tempo de atividade interna e o esforço do carteiro na hora de achar a encomenda e fazer a distribuição no ponto final é uma solução que organiza de sobremaneira o processo, tendo realmente a facilidade de roteirizar o trajeto e colocar a encomenda seguindo essa rota do trajeto de uma maneira organizada, facilitando bastante a atuação do operador, do carteiro. Essas prateleiras, elas rebatem, podem dobrar, então se houver necessidade, por exemplo, em uma coleta onde não precise ter essa organização, elas podem abaixar, e assim utiliza-se o veículo de uma forma mais plena. Realmente foi uma iniciativa bem útil que se deve expandir para diversos veículos.

Na questão do quinto eixo, questão de infraestrutura, trazendo alguns números, o Correio tem uma frota hoje de cerca de 25 mil veículos entre motos, veículos leves e pesados, e nesse ano, por exemplo, foram adquiridos mais 5 mil motos e 1.114 furgões de 600 kg. Qual o grande objetivo dessas aquisições? É aumentar mais uma vez a disponibilidade do recurso para a última milha. O veículo novo traz além conforto e economia de combustível, principalmente o aumento da disponibilidade do veículo, reduzindo-se o tempo de manutenção, deixando o veículo o máximo de tempo na rua. Tem sido feito um investimento

muito forte na questão da aquisição dos veículos próprios e também de terceiros. Também tem expandido por que? Porque o e-commerce trouxe um volume bem significativo ao longo de 2020, e esse desafio do e-commerce é muito grande porque se fala de encomenda, fala-se de volume e de tudo que envolve volume de encomenda, grandes quantidades, envolve grandes investimentos no transporte.

Na questão das soluções tecnológicas, um dos exemplos aqui colocado, é na questão de telemetria. Para realmente fazer um controle mais efetivo do uso dessa frota. O gerenciamento de custos de manutenção é bem alto, são 25 mil veículos, e com esses equipamentos consegue-se realmente otimizar e melhorar a utilização desse recurso e diminuir o tempo de parada e os custos de manutenção, e também a questão de roteirização, que permite gerar rotas mais otimizadas, mais bem definidas, e que obviamente reduzem tempo e o uso de combustível, além de aumentar, muitas vezes com o mesmo veículo, a área de atuação.

Outra frente interessante que o Correio tem trabalhado é a questão de bicicletas e testes com veículos elétricos. A bicicleta é um instrumento muito utilizado pelos Correios, que possui mais de 10 mil distritos que usam bicicletas todos os dias, e a bicicleta elétrica, em substituição a bicicleta convencional, traz uma série de benefícios. Primeiro, obviamente, redução do esforço do empregado e melhoria do trabalho, mas também a quantidade de peso que o equipamento consegue transportar. Tem sido testado inclusive, com essa bicicleta cargo, em algumas situações, a substituição inclusive de motos. Porque o tempo de parada das bicicletas é bem baixo, a moto tem de desligar e ligar, e as vezes o tipo de percurso com muitas paradas, a bicicleta é extremamente interessante, e ela pode carregar uma quantidade de encomendas no baú.

São testes que estão sendo feitos, os testes têm tido sucesso e os correios começam agora a trabalhar na questão de uma especificação mais acertada, porque há um problema da bicicleta, é que ela é de uso intenso de trabalho, então tem que ter todo um preparo técnico de engenharia para realmente suportar o uso intenso do veículo com carga. E essa questão da entrega do

pacote, realmente tem trazido para os correios uma série de possibilidades interessantes de substituição, muitas vezes de moto, que é bem mais caro, e outra, é o apelo da questão ambiental, diminuindo poluentes etc. Também se testou veículos elétricos, que ainda passa por um aprofundamento sobre a questão dos custos, mas os testes funcionais tiveram sucesso, são positivos, e é uma frente que o Correio tem trabalhado bastante esse ano.

Abordando a questão das agências. Tem sido trabalhado com o conceito de agências empresariais que recebem carga principalmente do e-commerce, então desta agência é possível fazer um trabalho preparatório que facilita o trabalho da última milha com o uso de equipamentos como cubômetros, balanças de precisão, enfim, uma série de instrumentos que melhoram tanto na recepção para o cliente quanto o processo seguinte. Então como mencionado, o ganho de produtividade e redução de custos ao longo da cadeia, quando já sai com um trabalho previsto, nas etapas seguintes, realmente otimiza o processo.

Sobre a questão do eixo de investimento, só um exemplo, o correio inaugurou esse ano um centro em Contagem, mais 40 mil m², com equipamento de triagem de pacotes de alta tecnologia e com uma capacidade de produção muito grande, mais de 96 milhões de encomendas por ano. Por quê? Porque precisa, mais uma vez, deixar a melhor preparação possível para a última milha que são 50 mil carteiros, então quanto mais agrega nesse processo de detalhamento ao longo da cadeia produtiva, melhor utiliza-se a força de trabalho da última milha.

Outra iniciativa bem interessante dos Correios é a questão do *locker*. Já é um equipamento em uso no Brasil, inclusive por outras empresas, mas o Correios esse ano começam a investir fortemente nesse equipamento que auxilia bastante a distribuição, evitando que o carteiro chegue na casa do destinatário e o destinatário está trabalhando, ou seja, o carteiro perde o tempo percorrido e o destinatário não recebe a encomenda. Então ele pode optar por receber no *locker*, num ponto que seja interessante no seu trajeto e que tem um horário estendido, que ele possa acessar em outros momentos.

O *Crowdshipping*, a entrega colaborativa, o e-commerce necessitam cada vez

mais do prazo reduzido na entrega. E como mencionado, às vezes essa escala, em determinadas cidades, será necessário contar com essa questão da entrega colaborativa, trabalhando com parceiros para aumentar a capacidade de distribuição e de coleta do pedido no mesmo dia. O processo convencional é um processo bem formatado e essa entrega colaborativa, muitas vezes com parcerias, consegue uma escala melhor de ampliação dessa capacidade na última milha. Foram apresentados alguns exemplos de frentes que os Correios têm atuado para melhorar a experiência da última milha e o que tem sido feito, é realmente se preparar para cuidar dos clientes e dos clientes dos nossos clientes, que são o destinatário final. Os clientes são os parceiros, e atender da melhor maneira possível esses clientes que são os destinatários é para quem realmente se dedica o esforço da entrega.

3.4 PLANO DO GOVERNO PARA FERROVIAS

Será tratado um pouco sobre o PLS 261, no qual está consubstanciado o regime de autorização do transporte ferroviário, que é um regime muito importante para o setor e que se sente muita falta porque hoje só existe um modelo de delegação do serviço de transportes, que é a própria concessão, e é um sistema muito pesado, de forma que em alguns momentos desincentiva o setor privado a fazer investimentos em ferrovias, então será uma inovação muito importante na hora em que ela e que o PLS261 entrarem em vigência. Antes de mais nada, será apresentado um pouco sobre como é o setor ferroviário hoje, as características dele, e em que contexto a autorização iria se inserir dentro disso tudo. Hoje, o setor ferroviário brasileiro tem um pouco mais de 29 mil km de malha, e isso é pouco se pegarmos países com características territoriais semelhantes, a exemplo dos Estados Unidos, é complicado de comparar, porque hoje ele tem 200 mil km de malha, quase dez vezes mais. Mas se for pegar a Rússia, por exemplo, ela tem 80 mil km de malha hoje. A China, que é um país que já faz três décadas que está investindo forte em ferrovia, tem 130 mil km.

Hoje, realmente, a densidade da malha brasileira é baixa, e além desses 29 mil

km hoje malha hoje, 30% é subutilizada ou não opera, dentro desses 30%, 7% estão realmente operando de forma ociosa e 23% não tem nenhum tipo de operação. E o reflexo disso acaba por se ter uma matriz de transporte desequilibrada. Em termos de TKU (tonelada quilômetro útil), o setor ferroviário responde a 21% do total de TKUs, se pegar o setor rodoviário, ele sozinho suplanta todos os outros modos de transporte, hoje o rodoviário, em termos de TKU, representa em torno de 61% de todo o transporte, então comparando, 61% só o rodoviário e somado o resto que seria dutoviário, aquaviário, ferroviário e aéreo, ficariam com 39%. Realmente é bastante desequilibrado hoje, e é isso que o ministério tenta buscar. Falando um pouco do porquê dos 23% sem nenhuma operação, se justifica em parte até pela história, se fala de uma malha bastante antiga, boa parte da malha data de 50 anos, foi construída em um momento em que a carga, que tem uma atração natural pela ferrovia, ficava na região Sul e Sudeste, que era o agronegócio, grãos, grandes volumes, baixo valor agregado e que essa carga migrou, essa região Sul e Sudeste hoje, naturalmente, se industrializou, e a carga do agronegócio acabou indo para o Norte, e hoje está na região Norte-Nordeste e principalmente no Centro-Oeste.

Atualmente a ferrovia está em uma região que tem outra característica de carga e não tem uma atratividade tão grande para a ferrovia, isso explica em parte essa falta de operação em boa parte dos trechos nesses estados, região Sul e Sudeste. Aliado a isso tem uma eficiência rodoviária que de 50 anos para cá aumentou muito. Dentro do ministério tem uma premissa de que antigamente era mais ou menos 350 km para mais de distância, se usa o ferroviário, numa distância menor, o que importa é o rodoviário, ele tem o custo mais baixo de transporte. Hoje essa distância já aumentou, hoje há mais ou menos 500 km ou mais, tem um modelo de concessão, tem o equilíbrio de tarifa entre o rodoviário e ferroviário exatamente pelo aumento de eficiência do transporte rodoviário para o próprio transporte, para transbordo. Aliado a tudo isso tem o sistema de delegação, que hoje é no regime de direito público, que é a concessão, que engessa muito, tem um fardo regulatório muito grande e por vezes isso vem a tirar a viabilidade econômica do transportador ferroviário, isso desestimula fazer transportes em malha pois tem uma receita ou muito pequena ou às vezes nem

tem uma viabilidade econômica. Dentro de todo o cenário, esses são os três pilares do diagnóstico.

O atual modelo de concessão realmente limita demais o desempenho para essas ferrovias, que se não tem um volume de carga muito grande, quando o modelo de concessão traz muitas metas de desempenho, traz metas de idade de frota, tetos tarifários, e em algumas situações ele atrapalha. Tem também a questão da regulação forte de novas obras. Hoje o setor privado tem interesse em fazer obras numa concessão e tem uma dificuldade muito grande junto à agência reguladora, a ANTT, não que seja culpa da ANTT, o problema é legal, é um problema de legislação. Além disso, tem também um problema enfrentado por todas as esferas de governo, que é a restrição fiscal. Hoje, está passando por uma restrição orçamentária muito forte, e isso impossibilita que o governo faça frente às necessidades apenas com recursos da União ou dos Estados, apenas com recurso público, se necessita de um aporte de recurso privado, a meta é, buscar o recurso do privado.

Outro ponto é que são os longos prazos para se aprovar uma nova outorga ferroviária. No modelo de concessão, o governo leva em torno de 2 anos entre se iniciar o processo e se assinar o contrato, esse período, esse lapso temporal é longo demais. Além disso, demanda muito o recurso humano de forma que hoje, como é um recurso humano qualificado, consegue-se em paralelo tocar 4, no máximo 5 projetos, exatamente porque não tem recurso humano suficiente para mais que isso devido à qualificação e devido a todas as exigências legais que o modelo de concessão solicita. Pode citar que isso não é um problema só do poder executivo, hoje o próprio TCU também tem uma limitação para fazer a auditoria necessária no meio do processo. Como exemplo, a FIOF ficou quase 1 ano sendo analisada pelo TCU, porque tem vários outros também para analisar, e é isso, existe uma limitação de recurso humano e acaba gerando um maior lapso temporal para fazer todas as análises necessárias. A resolução disso tudo vem em uma diretriz do ministro Tarcísio, que em toda reunião sempre bate na tecla que a meta é desburocratizar e simplificar os processos, então, a ideia no final do dia é o ganho de eficiência.

Em cima disso tudo o que foi apresentado, agora realmente abordando o PLS 261, que é um projeto de lei de autoria do senador José Serra, que originalmente previa apenas a outorga no regime privado, apenas a inclusão da autorização. Após várias contribuições aqui do ministério, junto aos relatores, hoje o PLS tornou-se um novo marco regulatório, porque ampliou e aperfeiçoou o sistema de concessão e de permissão. Além disso, houve aperfeiçoamentos no próprio sistema de autorização, da forma que antes estava originalmente e hoje se sente que está muito mais atrativo para o setor privado. Citando exemplos de sucesso que já teve em outros setores do mercado, a Telecom, acho que todo mundo lembra qual era o preço de uma linha telefônica quando havia apenas a concessão do serviço de comunicação, era um absurdo, era o valor de um automóvel na época. Hoje, uma linha telefônica é de graça.

No sistema portuário, também trazendo uma pequena informação, a Lei dos Portos, que prevê autorização para o setor portuário, data de 2013, então, uma lei de 7 anos de vigência hoje, os setores portuários, os TUPs (Terminal de Uso Privado), que são por meio de autorização, correspondem a 2/3 de toda a carga transportada. Uma lei de 7 anos que hoje suplanta em muito portos organizados que são num regime de concessão. E vale lembrar, que tem portos de peso do lado dos portos autorizados, por exemplo, Santos, Itaquí, Suape, Paranaguá. É muito relevante o sucesso do regime de autorização para o setor portuário e espera-se algo parecido no setor ferroviário. No sistema de autorização, partiu-se de algumas premissas que são também os pilares para que a autorização tenha sucesso no setor ferroviário. A primeira delas é a perpetuidade e a não reversibilidade de bens. O que seria isso? Perpetuidade, é no sentido que o privado, já que a estrutura privada, é dele, ele é o dono do patrimônio, então, que ele possa operar num sistema semelhante à perpetuidade. O contrato de autorização tem limite de 25 à 99 anos, mas com possibilidade de prorrogações sucessivas, que dá esse caráter de perpetuidade.

Em ferrovia, os investimentos são extremamente altos, tudo na casa de bilhões, precisa de um lapso temporal muito grande para fazer a amortização, às vezes de uma dezena de anos. No contrato de concessão que tem 30 anos, quando

vai chegando ao final do contrato, como os atuais, são contratos em que vão chegar ao término em 2026/2027, ou seja, tem 6 ou 7 anos. O concessionário não faz mais nenhum tipo de investimento estruturante porque não vai conseguir amortizar esse investimento, ou seja, na prática, terá uma estagnação da ampliação da infraestrutura nessas ferrovias até 2026, e isso é muito pesado para o governo como um todo. Como é que o governo mitigou esse problema? Por meio das prorrogações antecipadas por mais 30 anos. O gerou um fôlego financeiro. Por quê? Porque agora tem mais 30 anos para amortizar. Um exemplo a Rumo Malha Paulista, transporta hoje uma carga relevante, são 35 milhões de toneladas, foi assinada a prorrogação do contrato de concessão e ela se comprometeu em ampliar a capacidade dela em 5 anos para 100 milhões de toneladas, vai praticamente triplicar o transporte, isso é muito relevante, poderia aumentar em quase 200%, é um dado muito importante para o país porque ela teve um fôlego financeiro, vai poder ter um período suficiente para amortizar todos os investimentos na casa de 5 bilhões de reais.

Liberdade de preço, cargas específicas e em períodos específicos do ano, isso é importante, principalmente para *shortlines*, para a ferrovias de pequena extensão ou para pequenos volumes de carga, que também vai ser trazido para dentro da autorização. E a exploração de negócios acessórios, que é muito importante, os projetos associados são uma renda muito importante para a ferrovia, e tem alguns modelos, em alguns países, que só param de pé exatamente pelo projeto associado. Um exemplo, o transporte ferroviário de passageiros hoje no Brasil quase não existe mais, está quase extinto, só tem trechos específicos ou por meio de obrigações contratuais. Hoje, por exemplo, a Vale é obrigada a manter o transporte de passageiros nas suas duas concessões, lá na Estrada de Ferro Carajás e Vitória-Minas, e se não fosse obrigada com certeza não iria transportar passageiros, porque é mais lucrativo passar um trem de minério de ferro. Esses trens que ela é obrigada a passar hoje, tem impacto social gigantesco, os trens vão lotados.

No Japão, por exemplo, faz uma estação nova de passageiros e pode explorar imobiliariamente a região. Então quando ele leva uma estação que vai valorizar

demais, ele pode criar junto um complexo residencial, um complexo comercial, e auferir receita daí. Nesse caso, por exemplo, na Inglaterra e no Japão, as vezes chega à receita acessória a 60% de toda a receita, ou seja, auferir 40% da receita dele é tarifa de passagem e 60% é um negócio associado ao projeto associado. Isso almeja-se trazer também para o Brasil.

E será abordado o estatuto da autorregulação. Os concessionários, os autorizados e também qualquer usuário investidor, pode compor, isso é uma pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos que se auto regula dentro da malha que compartilha, então não depende de regulamentação da ANTT, vai ter uma autonomia para se auto regular, a não ser que não existam métodos de segurança, segurança é claro, o governo não abre mão, mas de resto, a eficiência, a questão operacional do próprio compartilhamento, irá se regular, que é algo que já acontece na prática, mas se tem um limbo jurídico, por exemplo, na Portofer na região que as ferrovias se encontram no porto de Santos. Tem três concessões que chegam lá, que são a VLI, a RMS e a Rumo Malha Paulista, e funcionam muito bem, uma eficiência gigantesca, porém, estão no limbo jurídico e é isso que esse instituto vai trazer.

Para criar esse instituto foi usado o sistema utilizado em Chicago, que tem um sistema em um porto e têm um instituto muito parecido de autorregulação, e no Brasil utiliza-se o modelo para implantar no país. Apenas para fazer uma comparação, quando tem uma outorga em regime de direito público, que é hoje a utilizada, ou diretamente operado pelo governo em algumas situações que hoje não tem, a segurança nacional, ou concessão ou permissão, e do direito privado, que é essa autorização que se almeja trazer para o cenário. Enquanto no Brasil o regime de direito público precisa ter uma reserva de capacidade na linha, o concessionário é obrigado a deixar janela para um terceiro interessado, e isso às vezes é muito pesado do ponto de vista de investimento, no regime de autorização, o setor privado tem livre oferta, ele que escolhe se quer ou não compartilhar a malha. Porque a infraestrutura é dele, então ele opera como achar melhor. Trazendo um exemplo, se tem hoje uma região que é a maior exportadora de carne de frango do mundo e que fica entre o Noroeste do Rio

Grande do sul e o Sudeste e o Sudoeste do Paraná, pegando todo o Oeste de Santa Catarina, e exporta aproximadamente um pouco menos 4 milhões de toneladas de carne de frango. Isso não tem ferrovia e tem um déficit de grãos na região. Então todo o grão que é usado para a ração precisa vir principalmente do Mato Grosso por caminhão. Está se falando de dezenas de milhões de toneladas de grãos que descem ao sul por caminhão congestionando todas as rodovias da região. E nesse sistema eles poderiam se juntar aos frigoríficos e criar uma ferrovia dedicada para esse transporte, para diminuir o custo da ração, que obviamente vai impactar diretamente no próprio produto, aumentando a competitividade do Brasil, frente aos concorrentes internacionais e, talvez, esses quase 4 milhões possam virar 8 milhões, exatamente porque ele se torna muito mais competitivo. Desde que vem sendo trabalhado no Brasil, dentro do ministério com PLS 261, várias entidades do setor privado mostraram interesse em investir no Brasil em autorização, até a FedEx, nos Estados Unidos, perguntou se é possível criar uma ferrovia aqui no país.

O regime de concessão tem tarifário, o de autorização, como já mencionado, tem liberdade de preço. Existe meta de desempenho, enquanto na autorização, apenas segurança, o governo não renuncia à questão de segurança. O patrimônio da União, no lado do regime de concessão, ao final do contrato esse patrimônio precisa ser revertido novamente à União, obviamente, na mesma qualidade que ele recebeu. Do outro lado, o patrimônio é privado, então é quase como uma casa própria, ele investe da forma que ele achar melhor porque o patrimônio é dele, se não quiser mais operar ele vende, delega e faz o que achar melhor para o patrimônio dele. E tem a questão do prazo contratual determinado, em que se verifica que no final do contrato sempre tem uma estagnação de investimento, e por isso que traz para a autorização uma característica, uma cara de perpetuidade. Então, devido ao tempo, da perpetuidade, de autorregulação, da exploração de projetos associados, que essa questão dos empreendimentos imobiliários, a questão da redução do custo do frete acaba sendo um reflexo, num momento em que se tem concorrência, para baixar preço não é teto tarifário, não é o Governo impor o preço, é ter concorrência, na hora que tem concorrência o preço naturalmente cai.

Entende-se que quando o governo conseguir trazer autorização para o cenário ferroviário isso vai ter um reflexo, o preço, a tarifa vai cair. Verifica-se que a autorização vai ser muito importante para essas ferrovias. Do ponto de vista de concessão, tem uma viabilidade muito baixa ou nem viabilidade. São trechos pequenos, ferroviários antigos, *shortlines*, ramais, e entende-se que a autorização não vai suplantar a concessão, ela vai ser uma nova opção. A concessão vai continuar, o Governo entende que tem trechos estratégicos, como por exemplo, a Norte-Sul, e que não tem como desistir de ser uma concessão exatamente porque ela, por congrega várias ferrovias, precisa ter regulado a questão do compartilhamento da malha, não se pode botar na mão de alguém para isso, talvez possa se tornar um monopólio, e é muito ruim. Então, a autorização não irá suplantar a concessão, o que já foi muito questionado por diversas entidades, vai ter uma nova roupagem, vai ser, para algumas, uma opção de "tirar a camisa de força" do fardo regulatório que tem na concessão, mas que em alguns casos é necessário. O último ponto que é interessante trazer é que espera-se que ressurgam o trem de passageiros quando o interessado, o setor privado, possa explorar receitas acessórias de projetos associados.

SESSÃO 4 – IMPACTOS NO TRANSPORTE AÉREO

4.1 AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

Há um grande impacto da Covid para aviação, é uma crise. A primeira solução que a humanidade tem para essa crise é restringir a mobilidade, por isso é um setor que está bastante restrito. Enfim, como mencionado, queda nas cidades atendidas, uma recuperação gradual, uma recuperação, inclusive, superior ao que se vê nos outros países em razão dessa característica de um forte fluxo de aviação doméstica em relação à Internacional, o retorno dos voos, aumento em relação ao que tinha em dezembro do ano passado. *Load Factor* doméstico, já no nível muito similar ao que se via no ano passado e a dificuldade de fato, fica no mercado internacional. A malha de países atendidos, ainda numa quantidade muito inferior, num volume muito inferior, veja que o mercado Sul-Americano é o principal, continua sendo o principal, mas não no volume, está muito inferior ao que se via em fevereiro antes da chegada da pandemia. E o *Load Factor* bastante prejudicado chegando aí talvez em outubro, está fechando os dados e estão beirando os 50%, muito inferior aos 80% do *Load Factor* doméstico. Enfim, acredita-se que do ponto de vista de números, o setor aéreo foi muito impactado.

O foco da apresentação é mostrar como é que o governo, a agência reguladora, o Ministério da infraestrutura, os demais ministérios com quem se interagiu, como é que o governo se preparou e se articulou com o mercado pra tentar minimizar essa realidade tão dura para o setor. O início da crise, em meados de fevereiro, percebia-se um certo impacto pelos vôos internacionais, mas estourou de fato em março o início da pandemia no Brasil, com a declaração da pandemia pela OMS, veio o impacto no mercado brasileiro imediatamente, já em março, antes inclusive da lei, a agência já proveu para os operadores tranquilidade concedendo *waiver de slots*. A regulação de *slots* demanda índices mínimos de regularidade e pontualidade para que a empresa aérea consiga manter o *slot* na temporada seguinte e em razão da impossibilidade de manter esses índices, em razão da queda do mercado foi feito *waiver* para as empresas aéreas dando

segurança jurídica e calma para que elas conseguissem lidar com os demais efeitos da crise, diversas flexibilizações regulatórias em relação a requisitos de revalidação de carteira de pilotos etc.

O Governo também publicou a Medida Provisória 925 que acabou sendo convertida na Lei 14.034, que num primeiro momento a medida provisória prorrogou as outorgas das concessões aeroportuárias para o final do ano e permitiu que as empresas aéreas reembolsassem as passagens por meio de remarcação de bilhetes durante a pandemia. Posteriormente, já em abril, um grande movimento, uma nova malha aérea, uma reconfiguração da malha aérea, uma malha aérea essencial, todos os estados atendidos, trinta e poucos destinos atendidos no início, essa malha aérea tem crescido constantemente conforme já demonstrado. Na agência, durante esse período, houve a liberação para transporte de carga aérea por táxi aéreo, a Infraero junto com o Comando da Aeronáutica, a disponibilização de mais de 600 posições para a garagem de aeronaves a céu aberto tendo em vista a redução do tráfego.

O transporte de carga em cabine de passageiro, todo o movimento de repatriação impactou muito a vida daquelas pessoas que estavam lá no exterior, os voos estavam sendo cancelados e o governo tripartite, quadripartite, enfim, o Ministério da Infraestrutura, a agência Ministério de Relações Exteriores, Comando da Aeronáutica e empresas aéreas, começaram um movimento de tentar trazer os brasileiros, isso falando de ações imediatamente pós crise, para lidar com a crise. A flexibilização dos requisitos da Resolução 400, que dispõe sobre as condições gerais de transporte para que as empresas, nesse contexto de força maior, caso fortuito, interrupção do prazo do processo sancionatório, flexibilização de regras dos contratos de concessão, por exemplo, o exemplo mais emblemático: Não fazia sentido continuar com as pesquisas de satisfação num ambiente de distanciamento que era necessário à época. Tudo isso para fazer com que os operadores focassem no que é importante, na sobrevivência, os aeroportos se mantendo abertos para o transporte de profissionais e cargas necessários para o combate da pandemia e as empresas aéreas remodelando as suas malhas e lidando com uma série de adversidades.

Posteriormente a esse momento de decréscimo muito substancial, instituiu-se um grupo de retomada com discussões sobre medidas sanitárias, com a Anvisa do lado, com a SAC do lado, todos os operadores aeroportuários e aéreos. Discussões regulatórias, discussões de previsão de retomada e comunicação estreita conjunta. Paralelamente um pouco depois testa-se o mercado novo permitindo que as empresas de táxi aéreo vendam assentos sob demanda. Para fazer face a postergação da outorga dos contratos de concessão, inicia-se com as concessionárias um amplo processo de revisão extraordinária dos contratos de concessão em razão do Corona vírus que foi considerado tanto pela agência quanto pelo próprio Ministério da infraestrutura como evento de caso fortuito e força maior.

Para esse recomeço, foi lançado o programa "voo simples", que em um primeiro momento tem o foco em modernizar a legislação para a aviação geral, mas vai ser um programa permanente e que para o futuro poderá fazer essas modernizações também para os outros segmentos da aviação civil.

Falando um pouquinho mais sobre o reequilíbrio, para ter ideia da magnitude dos pleitos de reequilíbrio das concessionárias, mais de 2 bilhões de reais de perdas entre aumento de custos e reduções de receitas para as concessionárias, que alcança quase metade do faturamento dessas mesmas concessionárias no ano passado. Ainda tem duas concessionárias que não foram incluídas porque não há análise técnica, são pedidos que chegaram depois, concessionário do Marcelo Mota, Viracopos, concessionária de São Gonçalo de Amarante, em Natal, Rio Grande do Norte. Desses dois bilhões pedidos, a área técnica da Anac que já acatou quase 1 bilhão e 900 milhões de reequilíbrio, ou seja, um índice de aderência muito grande em relação ao solicitado pelas concessionárias. Isso é uma sinalização muito grande, o governo federal tem anunciado a continuidade do programa de concessões, e isso é uma sinalização muito clara de que no Brasil se segue o contrato de segurança jurídica e previsibilidade regulatória.

Como considerações finais, primeiro, está claro, o transporte aéreo foi muito impactado, mas deve-se aproveitar as crises como sinônimos de oportunidade, e aí cita-se como exemplo a lei 14.034. Veio com aqueles dois dispositivos de

postergação da outorga e da remarcação dos bilhetes e já foi possível, juntamente com o Congresso Nacional, alguns benefícios muito grandes na conversão da Medida Provisória, a reprogramação das outorgas dos aeroportos. Do lado das empresas aéreas, a configuração de prejuízo, a modernização do CBA em relação à legislação de regulação e relações de consumo. Então, foi no meio dessa tempestade no setor que se alcançou pequenas vitórias, justamente nessa tentativa de fazer do limão uma limonada. O Governo, a Anac, o ministro da infraestrutura agiu com toda a celeridade do mundo para tentar manter a operação aérea viva e os operadores com a contribuição deles, o que faltou foi o fiscal, infelizmente o Governo está numa situação fiscal delicada e a estratégia do governo federal foi optar por ajudar as pessoas mais necessitadas do auxílio emergencial. Por outro lado, com muito entusiasmo o processo de comunicação e cooperação entre todos os elos do setor, ministério, agência, empresas aéreas, aeroportos, trabalhadores, enfim, um momento muito difícil, a cooperação foi muito bacana. A regulação tem que ser inteligente e tem que ser adaptável às circunstâncias, acredita-se que o setor da aviação civil investiu muito bem nisso, o ministro já anunciou continuidade dos projetos de investimentos, concessões, PPIs, para aviação regional. Os investimentos são cada vez mais necessários para a retomada da economia e para a continuidade da expansão da infraestrutura, e por fim, a última mensagem a reiterar é o processo reequilíbrio contratual. Num contexto de continuidade desses projetos de investimento o governo federal tem mostrado que o setor de aviação civil preza pela segurança jurídica e pelo cumprimento dos contratos. Então imediatamente já se inicia o equilíbrio do coronavírus deste ano, e agora feitas as análises e aprovados até o final de novembro, inicia-se a discussão de reequilíbrio de longo prazo que é uma discussão um pouco mais difícil, mas que tem que ser feita.

4.2 CENÁRIO DO SETOR AEROPORTUÁRIO: O MOMENTO ATUAL E PERSPECTIVAS

Existe uma parábola budista que diz que a dor é inevitável e o sofrimento é opcional, o que o setor de aviação do Brasil fez em relação a essa dor, que foi

inevitável, que foi a pandemia, foi algo sensacional, o nível de interação vários subgrupos de trabalho, participação nas companhias aéreas, aeroportos, mistérios, Secretaria de Aviação Civil, Anac, também Anvisa. Nunca se viu um trabalho tão intenso, o que mostra que embora aeroportos tenham um nível de competência em relação a cada um, tentar trazer mais voos para o seu aeroporto e a frota é limitada, isso para aí, em todos os demais sentidos, a cooperação é impressionantemente melhor do que em muitos setores da economia. Até mesmo porque um voo tem origem e destino, os aeroportos têm que cooperar entre si.

Em relação também ao que foi comentado, equilíbrio de contrato, segurança jurídica, vem num momento muito importante porque se aproxima o início da sexta rodada de leilões de aeroportos no Brasil, acredita-se que isso é algo extremamente importante para os investidores e para todos que estão considerando investir na sexta rodada, terem o Brasil como modelo. Avancini que opera o aeroporto de Salvador está em 45 aeroportos do mundo. Pode-se dizer com segurança que pelo menos dentro desse universo de países e aeroportos em que se opera o país que teve as melhores soluções do ponto de vista de medidas para enfrentar a crise foi o Brasil. Se há uma área onde não cabe o chamado “complexo de vira-lata” é a área Aeronáutica. A área de aviação no Brasil, foi realmente exemplar. O Brasil vem se recuperando acima de vários outros países, são raríssimos os que estão próximos. Em relação ao comentário anterior, realmente o Nordeste está sendo muito bem visto e é um comentário que feito recentemente que com essa paradeira da frota que quase colocou 400 aeronaves no chão e o pessoal remontou a malha aérea e essa malha aérea ela nunca foi necessariamente ótima, mas quando deve-se mexer na malha aérea é muito complexo, mexe um pedaço, tem que mexer no outro, então é natural que haja uma certa inércia, um imobilismo. Quando recomeçou do zero as companhias aéreas foram atrás da otimização.

No caso de Salvador, a cidade é o centro de gravidade do país no Nordeste, primeira capital do Brasil, mas não só por isso, se olhar geograficamente está a menos de duas horas de voo das principais capitais do Brasil. Então se

reformulou uma malha aérea muito eficiente, nunca teve tantas decolagens concentradas em banco de voos. Agora mesmo, final do ano terá um momento que em 40 minutos haverá 22 decolagens, algo nunca visto no aeroporto de Salvador, e outros aeroportos também estão passando pelo mesmo processo, aeroportos vizinhos, Recife também passando por esse mesmo processo e acredita-se que vai ser natural que essas malhas se desenvolvam mais.

O turismo de sol e praia, o sol e o mar, por natureza tem uma característica que as pessoas se sentem mais seguras pelo espaçamento, por estar ao ar livre. A referência é que as casas de praia e de aluguel de temporada no Litoral Norte, por exemplo de Salvador, já não encontram e as que encontram estão em preços altíssimos porque realmente está havendo essa retomada. Está sendo acompanhado esse movimento tanto de *Load Factor*, de ocupação das aeronaves, como o crescimento realmente e vem agora em novembro. Deve-se ter na casa de 60% um pouco mais de recuperação em relação ao mesmo mês do ano passado e acima de 70% em dezembro.

O Brasil vem dando exemplo, dando demonstração do que pode e é muito bom também o compartilhamento de soluções que os aeroportos aplicam, um repassando para o outro, não sabe-se quem foi o primeiro aeroporto que colocou anteparo de acrílico no *check in*, mas vários outros seguiram, Salvador por exemplo, fez um sistema de medição de lotação de banheiro que tem um painel de LED, uma tela na porta do banheiro que se está média, baixa ou alta para a pessoa poder escolher outro banheiro para ir, compartilhou-se com os demais aeroportos muitas medidas e a vacina que acredita-se que vem por aí o início do próximo ano. O Brasil tem o maior programa de vacinação do mundo e a capilaridade através SUS, ou seja, além disso quando as vacinas forem produzidas e estiverem disponíveis, acredita-se que também será um gol em relação a outros países. A ideia não é ganhar de ninguém mas é fato que alguém começa, acredita-se que o Brasil vai se antecipar.

Relembrando um pouco de história, a *Ryanair*, que é uma companhia de baixo custo extremamente bem sucedida na Europa, quando que foi o grande crescimento da *Ryanair*? Logo após a crise de 2008, ou seja, na crise os

negócios se desenvolvem. Uma frase que exemplifica esse momento é, "a hora de investir, a hora de fazer as coisas é quando as balas estão voando, não quando as guitarras estão tocando".

E é importante salientar, se tem um setor que é o audacioso, é o setor aeronáutico. É impressionante como os empresários do setor aeronáutico têm isso, e olha só, todo mundo falando da segurança financeira das empresas brasileiras aéreas, preocupados, houve até uma publicação que foi considerada irresponsável colocando as companhias aéreas brasileiras como de alto risco e cada um foi atrás da sua solução. A Latam está muito bem organizada, a Azul emitindo debêntures, a Gol fez uns programas de edição de custo mais agressivos já vistos na indústria da aviação, todo mundo sobrevivendo, crescendo, aumentando o vôo e aí terá o lançamento de nova companhia aérea que é a Itapemirim, tem companhias fazendo agora já novas rotas domésticas aqui na Bahia, Abaeté, que vai até fazer voos para o Morro de São Paulo e os cargueiros estão também bombando aqui em Salvador, aumentou o fluxo de cargueiros.

Então, não estendendo mais, ninguém queria esse problema, ninguém queria pandemia, mas tendo a pandemia, ao invés de só sobreviver, muitas soluções novas foram geradas e ideias, processos foram acelerados que vão permanecer após a pandemia, muitos que foram citados são coisas muito interessantes, muito boas com o setor e que vão continuar após a pandemia e, talvez, não tivessem sido ativadas se a vida seguisse normalmente como seria de se esperar para esse ano.

4.3 AVIAÇÃO LATINO-AMERICANA E DO CARIBE DECOLAM

Trazendo um contexto regional para que as pessoas possam entender o que aconteceu com esse setor que brilhava na América Latina até pouco tempo atrás, fala-se de uma área que transportava aproximadamente 300 milhões de passageiros no ano, que pela primeira vez, em 2019, estava conectada com todos os continentes do planeta e que esse ano, no mesmo período, transportou

aproximadamente 128 milhões de passageiros, ou seja, é uma queda muito grande dentro daquilo que se esperava já que para este ano 2020 com toda a desburocratização que já vinha sendo trabalhada em toda a região, a expectativa era de um crescimento relativamente grande na América-Latina e no Caribe. Para dar um exemplo do impacto, lembrando que esse ano é um dos anos mais difíceis que viu-se na aviação, efetivamente sem dúvida alguma é o ano mais difícil que já se viu na aviação e nunca se imaginou passar por nada parecido com isso. Um exemplo muito claro é pegando todos os dados do auge da pandemia em toda a América Latina e Caribe, por abril, maio, no mês foi transportada aproximadamente 1 milhão de passageiros em toda a região.

Isso significa dizer que em todo o mês de abril transportou-se na região 1 milhão de habitantes, isso equivale a apenas 1 dia do mesmo mês em 2019. A diferença foi brutal, esse número colocou a aviação civil na América-Latina e no Caribe nos anos de 1960, ou seja, voltou para números lá trás e esse impacto em toda a região tem muito a ver, ainda sofre muito, com as decisões governamentais.

Se destaca Colômbia, México e Brasil, que são os países que efetivamente hoje estão abertos, mas que até pouco tempo atrás só se considerava Brasil e México. De que maneira isso foi importante para todo o setor? Em vários aspectos, em primeiro lugar foi a primeira vez em que se viu o Ministério da Infraestrutura através da SAC, da Anac, Infraero, os aeroportos, Anvisa, as companhias aéreas, ou seja, o poder público e o poder privado trabalhando juntos, primeiro para tentar sobreviver, segundo para demonstrar a segurança do setor, e terceiro para continuar caminhando. Foi um trabalho fantástico e que tem sido utilizado muito no exterior inclusive como o case demonstrando, "olha não criem regras desnecessárias ouçam o setor para que nós possamos reativar aquilo que precisamos que é a aviação civil que gera conectividade na nossa região".

Quando se considera os pares que existiam aqui no ano de 2019, se por exemplo, a questão em outubro, havia 446 pares de países sendo conectados, hoje tem apenas 178, e claro à medida que os países vão abrindo pouco a pouco a indústria vai retornando mostrando que essa cadeia é segura, ela não é vetor

de contaminação, isso foi muito bem identificado pelo Brasil. Parabéns a SAC e a Anac que seguiram efetivamente o estabelecido pelo grupo que estabelecia todo esse panorama e que permitiu que o país continuasse fluindo sobretudo domesticamente. Aqui tem um pouco do que diz respeito ao mercado internacional, mas é bom frisar que a expectativa, de toda a região, é que se chegue a dezembro com aproximadamente 50% de tudo aquilo que foi planejado para o ano em toda a região e mais uma vez países como o México e o Brasil se destacam, sobretudo o Brasil. O Panamá também, que deve chegar com um número um pouco maior em relação ao ano passado. Porque manteve os seus céus abertos e fez a administração das normas regulatórias retirando tudo aquilo que era desnecessário que podiam ajudar o setor.

Quando se fala da área de infraestrutura é muito importante mencionar essa atuação proativa porque em alguns dados, quando se pega alguns dados específicos da quantidade de pessoas que estavam voando, quando analisa-se aquele dado de 1 milhão de pessoas em toda a América-Latina 85% a 90% disso era em razão exclusivamente do Brasil e do México que estavam abertos. É importante mencionar, o "estar aberto", não quer dizer de maneira irresponsável, que não haja protocolos, pelo contrário, o que foi feito no Brasil, o que está sendo feito no México, se mantém aberto, mas protocolos são estabelecidos de acordo com as autoridades sanitárias, protocolos estabelecidos inclusive no grupo de trabalho da ICAO, que coordenou toda essa atividade e que pega toda a cadeia.

Então, quando se chega no aeroporto, tem protocolos sanitários estabelecidos, quando entra no avião tem protocolos estabelecidos, quando sai tem protocolos estabelecidos e isso é a razão pela qual as pessoas a cada dia se sentem mais confortáveis em retornar, adotando os protocolos e retomando os voos, o que sem dúvida nenhuma é benéfico para a conectividade do país. Hoje tem também abertos além do Brasil, o México, a Colômbia, e vários países com restrições. Por que se menciona esses países sempre, inclusive mais uma vez o Brasil como *leading case*. Porque muito já foi falado, foram feitos diferimentos, a SAC e a Anac trabalharam no modelo regulatório, a SAC trabalhou na política pública, a Anvisa trabalhou com normas que não visassem bloquear o acesso das

peçoas. Então, na verdade, tem sido utilizado isso para mostrar aos outros países que não faz sentido, por exemplo, adotar quarentena, porque ela mata a demanda em qualquer país. Se hoje a aviação no Brasil tem conseguido reagir de maneira racional é porque há normas racionais, há normas que não estabelecem essa questão da quarentena onde a pessoa tem que viajar e teria que ficar 14 dias em um hospital ou em um hotel até poder transitar naquele país. Porque para isso não há razoabilidade e não há nenhum estudo que demonstre que isso é eficaz. É eficaz sim, medidas sanitárias, medidas biológicas, que já são tomadas não só pela indústria, mas também através do poder público.

A crise tem dois significados, deve-se em toda a crise efetivamente tomar cuidado porque ela pode gerar um problema gravíssimo em qualquer sociedade, mas, por outro lado, há sempre a possibilidade de logarmos vantagens no sentido de desenvolvimento do setor, e foi isso que aconteceu e que vem acontecendo no setor aéreo no Brasil. Tem sido mencionado muito sobre restringir voos de pessoas ou adotar medidas que não estão embasadas em racionais técnicos, isso pode causar um grande impacto em uma região que depende basicamente do setor aéreo, segundo, que depende do turismo, quando se fala do turismo a WTTC, por exemplo, ela menciona a região como um todo, a questão Viagem Turismo gera praticamente 8% de todo o PIB na região. Mas em alguns países como o México, como os países do Caribe, como Panamá, ela chega a 17% do PIB do país. E com as medidas restritivas que estão sendo tomadas em outras regiões tem o risco aproximadamente 7.7 milhões de desempregos em toda a região, o que pode deixar de entrar para o PIB desses países equivale a 143 bilhões de dólares.

Quando as informações que entram, os estudos que entram, indicam justamente que esta área, a aviação civil, não é vetor de contaminação, pelo contrário, com todo o processo que é feito ela gera segurança, tanto que 86% das pessoas que viajam, quando perguntadas o que é que elas acham dos protocolos estabelecidos pela indústria, pelos aeroportos e pela aviação aérea se sentem seguras, elas dizem que os protocolos estão adequados. Então, vem sendo combatido a quarentena porque são medidas que prejudicam todo o

desenvolvimento da aviação.

Claro que se quer pessoas viajando, a todo momento isso foi frisado. Mas é seguro voar? Fora esse estudo que se menciona do departamento de Defesa americano, é importante saber, e isso percebe-se nos usuários quando eles falam assim "Ah mas eu vou ficar na cabine de um avião fechado durante o tempo", porque a pandemia traz essas preocupações, que são preocupações importantes, mas é importante saber que toda aeronave tem um filtro especial chamado filtro EPA, que é um filtro de alta capacidade e que efetivamente consegue filtrar ou matar 99.9% de todas as bactérias e vírus existentes, e a maneira como o ar circula na aeronave transforma a aviação em um dos modais mais seguros para o deslocamento da sociedade, isso veio corroborado inclusive com esse estudo do Ministério da Defesa dos Estados Unidos que demonstrou que a possibilidade de contaminação chega a 0,003%, transformando isso em números mais reais equivale ao seguinte. Para você ser contaminado por um voo, e aí antes menciona-se o seguinte, foram transportados 1 bilhão e 200 milhões de pessoas nesse período de pandemia, para você ser contaminado por este modal é como se a probabilidade é a mesma de ser atingido por um raio, ou seja, é praticamente impossível.

Segurança e saúde, são primordiais, quando se fala de segurança, é importante também mencionar que a segurança na aviação é o *backbone* de toda aviação. Aos que trabalham com aviação seja público ou privado, se sabe que tudo na aviação diz respeito à segurança e alcançou-se um nível muito grande hoje de segurança. O Brasil inclusive é considerado um dos cinco países mais seguros do mundo para voar. Só que com os protocolos de biossegurança que já foram adotados, de biossegurança, hoje esse modal é um dos mais seguro e é por isso que é importante manter a mente aberta no sentido de que não sejam adotadas medidas que não sejam avaliadas no risco. Essa é uma visão geral do setor, para finalizar um último dado, hoje o fluxo entre Estados Unidos e México e República Dominicana e México já chegou a 80% do que era anteriormente porque céus foram mantidos abertos e as medidas que foram adotadas são medidas racionais, baseadas nesse conjunto. Portanto, tem-se trabalhado com

vários países no sentido de mostrar que não adotem medidas restritivas sem necessidade porque isso impacta em toda a cadeia da aviação.

4.4 TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS: DESAFIOS DO COMÉRCIO EXTERIOR E PERSÉCTIVAS DA LOGÍSTICA BRASILEIRA DE CARGAS AÉREAS

Será abordado agora o setor de carga, primeiro é necessário falar como é que a pandemia afetou e está afetando tanto assim toda essa questão do comércio exterior. O Brasil é bastante dependente do exterior, ele precisa tanto na questão de insumos para sua linha de produção para abastecer alguns produtos diretamente com o mercado de consumo e também para a exportação. O Brasil tem um peso grande na exportação mundial, principalmente todo o agronegócio, e produtos finalizados no Brasil e muitos desses produtos seguem por via aérea. A importância para o Brasil tanto sob o ponto de vista econômico quanto o ponto de vista de emprego e renda está ligado a esse comércio exterior de carga aérea. O comércio exterior não é fácil, pelo contrário, tem grandes desafios. Uma empresa para poder importar ou exportar tem que levar em consideração diversos aspectos que garantem ou não a sobrevivência dessa linha de negócio deles e por aí identifica-se que não é fácil morar aqui, falando de alguns, especificamente a taxa de câmbio, os riscos políticos, a complexidade da cadeia de suprimentos. Definir qual a rota mais eficiente para trazer insumos para a linha de produção ou exportar um produto acabado, são os desafios grandes e precisa-se de uma especialização, de pessoas conhecedoras do tema para poderem lidar com esses aspectos.

Acrescentando mais um desafio aqui que é a demanda, só é possível comprar produtos ou vender seus produtos fora das fronteiras brasileiras se tiver demanda no outro lado e para ter essa demanda de produtos e serviços tem que ter um ambiente econômico favorável. Se tiver ambiente favorável vai ter negócio acontecendo e vai ter emprego e renda, e isso gera confiança no consumidor e cria o elemento final que é o consumo de fato. Então o importante quando se

quer saber como é que está a situação da carga e quais as expectativas daqui para frente com essa realidade, é olhar como está esse ambiente econômico.

No início da pandemia foi apresentada uma foto da grande crise de 1929, a crise global mundial naquela época, a Grande Depressão e já começou a dizer, no Brasil, que a covid no mundo traria a grande depressão de 2020 e a situação, especificamente no Brasil, já estava num desemprego de 12,6% no trimestre encerrado em abril, quase 13 milhões de pessoas na rua, numa queda reta de 5% à 2% de população ocupada. Isso mostra um cenário terrível para o desenvolvimento de relações comerciais e do consumo de produtos. Felizmente, como foi colocado aqui em algumas das apresentações anteriores, houve uma reação tanto dos órgãos reguladores quanto do governo, da própria população a transformação, a inovação em alguns aspectos de trabalho e a situação começou a melhorar bastante, mas se olhar mais adiante, essa reportagem de 2 de setembro, ainda se percebe que o cenário continua muito incerto e a previsão de PIB naquele momento tinha uma queda de 9,7%.

No gráfico pode-se perceber como que caiu tanto a previsão para o PIB e diversas reportagens, diversos jornais, mostram exatamente essa retração histórica, o que freia inevitavelmente o fluxo de bens e serviços e a perspectiva de crescimento do comércio exterior. Se olhar agora nessa reportagem de 11 de novembro, também bastante recente, mostra que a incerteza permanece no setor. Em destaque algumas fases que mostram que a inflação prevista para o quarto trimestre de 0,9% no período, maior que aconteceu nos anos de 2017, 2018 e 2019, e que a previsão para os dois primeiros trimestres 2021 deve ter um crescimento bastante baixo. Fala -se na previsão da Focus de 3,5% mas já está se reprojando para 2,4% e talvez seja menor ainda nos dois primeiros trimestres. Então, não é um ambiente muito favorável ao desenvolvimento de fluxo de produtos e carga. E como a previsão de PIB, principalmente no Brasil, apesar de uma previsão de crescimento em 2021 ainda ser muito baixa, existe uma correlação direta entre carga e PIB, quando a previsão do Produto Interno Bruto está caindo o movimento cai, e carga aérea é 1/3 de todo o valor de produtos comerciais no mundo, e seu PIB está se projetando para baixo, o

volume de carga também como um todo se imagina que deve haver uma redução equivalente.

O que é que aconteceu nesse período no segmento de cargas durante esses 8 ou 9 meses que se passaram? A IATA apresenta que a grande queda no volume de comércio exterior de movimentação de carga aconteceu em 2008 quando teve o que chamou de "a crise financeira global", o *subprime* americano disparou aquela crise mundial. Houve uma queda nesse período de 23% e durou exatamente um ano, quando retornou aos níveis anteriores. Quando se verifica agora o que está acontecendo de março de 2019 à março de 2020, houve a queda a partir de março comparado com o ano de 2019 de 15,2%, ainda um pouco inferior à da grande crise global de 2008, o que mostra que sim, houve uma queda significativa, não foi tão severa, e se espera a recuperação também um pouco mais rápida. Comparando com passageiros, a redução de volumes de carga no mundo caiu muito menos do que a de passageiros, que mergulhou como já foi visto. Então mostra que o setor foi impactado, mas tem reagido surpreendentemente, não foi imune, esse impacto tem sido curto e de qualquer forma, se imagina que ainda exista uma tendência de declínio de longo prazo, lento, mas longo, isso é o que preocupa todo o setor desde que vem acontecendo.

Em 2019 será comentado mais adiante, foi um dos piores anos de movimentação de carga no mundo e agora com 2020, leva um novo tombo para reforçar essa projeção de um declínio lento, mas constante. E percebeu-se uma redução no primeiro semestre de 2020 de 12,8% que representam uma retirada de movimentação de carga de 7,5 milhões de toneladas. Se comparar isso com o aeroporto mais movimentado em carga do mundo, que é o de Hong Kong, em um ano ele movimenta 4,8 milhões de toneladas, ou seja, em seis meses no mundo inteiro ele já declinou mais do que o movimento de Hong Kong inteiro, em apenas um ano.

Em 2020 no primeiro semestre, ocorreu uma redução de 7,5 milhões de toneladas. No Brasil, mesmo com essa redução de peso, houve uma movimentação de carga ainda bastante significativa. Viracopos, como é um dos

principais aeroportos cargueiros do Brasil, uma importantíssima peça de infraestrutura para movimentação de cargas no país, aconteceu uma tendência bastante peculiar e inversa. Se comparar a movimentação de carga hoje, ele mostra que a importação cresceu 45,5% se comparar o volume de hoje com o volume original na primeira semana de março quando se começou a sentir os efeitos da pandemia, e na exportação esse número cresceu 56,5%. Lógico que isso é uma comparação de momentos, um tempo contra um momento inicial, se for olhar esses números também, a média semanal de movimentação de carga em quilos importada e exportada, comparado com a primeira semana antes da pandemia, percebe-se que houve um crescimento de importação de 17% e um crescimento da exportação de 36%.

Interessante observar que de fato mudou inclusive o perfil da carga, foi comentado há pouco que existe muito e-commerce, e é verdade, tem grandes volumes de carga e hoje tem volumes muito menores que dão trabalho muito maior de processamento, um imenso volume de caixinhas pequenas contra a movimentação, muito volume de cliente. Há uma oportunidade de fato para a exportação do Brasil, esse crescimento mostra que o Brasil está conseguindo vender mais, também continua o comércio a trazer esse movimento em Viracopos, como colocado, é realmente muito peculiar em relação à grande maioria dos aeroportos brasileiros porque como muita dessa carga era transportada no porão das aeronaves, a famosa carga de porão, e com o estacionamento dos aviões de passageiros essa carga migrou para os grandes cargueiros, Viracopos trabalha essencialmente com grandes cargueiros, tem em média de 15 à 17 cargueiros chegando diariamente e essa carga toda de porão migrou para os grandes cargueiros e inclusive muitos dos suprimentos da cidade do Rio de Janeiro, em vez de vir por Minas Gerais hoje vem para Viracopos e sai de caminhão por aqui para continuar abastecer na cidade do Rio de Janeiro. Esse é um movimento atípico, peculiar, específico em Viracopos apesar de ter também em outros aeroportos, como foi mencionado o de Salvador, mas não é a tipicidade de todos os aeroportos brasileiros.

De fato a carga tem uma movimentação maior aqui e o Brasil tem uma

oportunidade também de continuar suprindo suas linhas de produção e vendendo seus produtos no exterior. Apresenta-se somente como é que a relevância do aeroporto para a logística no exterior. Viracopos se tornou o maior do país em quantidade de Declaração de Importação, segundo lugar entre todas as unidades aduaneiras perdendo somente para o porto de Santos que também é o maior em valor dessa declaração de importação, o maior em quantidade declaração via exportação, e a segunda maior unidade do Brasil, perdendo somente para o porto de Santos na quantidade de trânsito aduaneira, sendo também atrás do Porto de Santos, a segunda maior arrecadação aduaneira do Brasil. Conseguiu-se manter o aeroporto funcionando e operando essa linha de cargas para manter esses suprimentos que são de fato essenciais para manter o negócio brasileiro.

Após a apresentação desses dados, o que de fato vai determinar o Movimento Brasileiro de carga é o ritmo da retomada do transporte aéreo é como vai se comportar o cenário econômico. Espera-se que também mude um pouco, mas a tendência como mencionado é de uma incerteza muito grande e um declínio a longo prazo. Como mensagem final, lembra-se que a estratégia é importante nesse momento, observar o que pode ser feito para influenciar o futuro. Se existe uma redução de volumes tanto para passageiros quanto de carga deve-se avaliar o que pode ser feito, desenvolver novos negócios e com isso começar a se reinventar e descobrir essas oportunidades. Deve-se reinventar, há oportunidades hoje de manutenção da infraestrutura nesse período parada, de desenvolvimento de novas linhas de negócios e ideias para tanto carga quanto passageiros e existem as oportunidades, e cabe enfrentar essa crise reinventando e trazendo oportunidades maiores para o setor de aviação civil tanto de transporte passageiros quanto movimentação de cargas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A logística tem passado por grandes transformações tecnológicas. Os clientes têm ficado cada vez mais exigentes quanto aos prazos, qualidade do serviço e diversos outros fatores que demandam cada vez mais especialidade técnica e inovação por parte da logística.

Por sua vez, as tecnologias recentes e os avanços inovadores na área têm propiciado novas formas de lidar com o transporte de carga e passageiros, de modo, a atender aos anseios destes usuários.

O sistema de transporte está cada vez mais conectado e com diversas modificações inerentes às inovações percebidas nas últimas décadas.

Atualmente estamos falando de veículos autônomos, elétricos e super conectados que são capazes de gerar uma série de informações necessárias ao aprimoramento da oferta do serviço de logística e da melhoria dos parâmetros de desempenho desta atividade.

Mas ainda há muito o que se fazer, uma vez que o desafio é grande e os clientes são exigentes. Todas essas inovações precisam estar atentas à questão de redução de custos, redução de emissões de gases do efeito estufa e melhoria do padrão de vida da sociedade como um todo.

Prof. Dr. Aurélio Lamare Soares Murta