

- Introdução
- Objetivos
- Principais assuntos abordados no evento
- Síntese dos painéis
- Ideias força
- Encerramento

Introdução

Este documento consiste em uma síntese das apresentações e discussões do PAINEL 2014 – Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística, realizado na Sede da ANTT, em Brasília, DF, nos dias 02 e 03 de setembro de 2014, conduzido pelo Instituto Besc de Humanidades e Economia.

O objetivo do PAINEL 2014 é propor uma discussão a fim de proporcionar a formação de uma visão realista e estratégica sobre o tema, por meio da contribuição do poder público, segmentos produtivos privados, especialistas e estudiosos do assunto. O cenário que temos favorece o debate em torno de muitos assuntos relacionados à infraestrutura e logística.

Um debate que conta com a participação de especialistas, dirigentes do setor privado, de órgãos reguladores e gestores do transporte no país, com o objetivo de propor e assegurar intervenções para a melhoria da integração regional do Brasil, reduzindo as desigualdades internas e contribuindo para fortalecer a inserção do país no cenário econômico internacional.

Objetivos

Este documento tem os seguintes objetivos:

Apresentar uma síntese geral das principais discussões do PAINEL 2014 - Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística, identificando as oportunidades e ameaças para o setor logístico, de infraestrutura e transporte no Brasil;

Apresentar um resumo e as principais ideias e propostas apresentadas em cada um dos painéis de discussão realizados.

Principais assuntos abordados no evento

- A contribuição do TCU para a melhoria da governança, do desenvolvimento e da competitividade;
- Conflitos dos processos de gestão da logística do país;
- Sobreposição de funções institucionais;
- Racionalização dos papéis institucionais dos órgãos executores e dos órgãos de controle;
- Aspectos culturais no modelo de gestão brasileiro;
- Melhoria da gestão portuária;
- Porque o Porto Sem Papel não acontece?

- Operação 24h com órgãos de controle (SRF, PF, Ministério da Agricultura, ANVISA etc);
- Atuação da CONAPORTOS;
- Novo Marco Regulatório Portuário;
- Desenvolvimento de um marco legal que defina como devem ser realizadas as intervenções no meio ambiente;
- Importante definir o que é necessário conter nos planos para que sejam aprovados;
- Diminuir a arbitrariedade na análise dos projetos e unificação dos critérios de aprovação;
- Eliminar a necessidade de aprovações múltiplas;
- Elaboração de legislação positiva;
- A questão indígena no licenciamento ambiental de rodovias;
- Acessibilidade a portos e aeroportos;
- Planejamento urbano;
- Descentralização de terminais em centros urbanos;
- Obstáculos à operação multimodal no país;
- CLIAS, terminais alfandegários no interior;
- Como interconectar os diferentes modais nas grandes cidades do mundo;
- Racionalização da tributação sobre todos os modais de transporte;
- Desoneração do transporte como forma de melhorar a competitividade do país;
- Isenção de ICMS sobre o frete nas exportações (liminares);
- Isonomia tributária no transporte;
- Afetação do transporte de cabotagem e o transporte aéreo;
- Aspectos de competitividade da produção industrial brasileira devido à oneração do transporte;
- O formato nos novos projetos ferroviários;
- Novos projetos já preveem espaço para a instalação de outras infraestruturas;
- Interferência urbana na operação do transporte (portos, aeroportos e ferrovias);
- Hidrovias e eclusas como compensação ambiental – modelo Holanda ou Bélgica;
- Uso múltiplo das águas;
- Participação do investimento estrangeiro;

- Participação do mercado de capitais;
- Participação do Private Equity.

Ideias força

- ✓ Estamos vivendo uma desindustrialização absurda, nos últimos 25 anos a participação da indústria de transformação no PIB caiu de 25% para 12,5%.
- ✓ Nós temos dinheiro; a questão é gastar bem esse dinheiro, é investir bem. A máquina pública não precisa crescer. Ela deve sim diminuir. Quanto menor for, melhor será.
- ✓ Uma análise da visão integrada de planejamento: o pleonismo vicioso da logística integrada. Não se faz logística desintegrada. Nenhum de nós é contratado para fazer uma consultoria de logística desintegrada. É a mesma coisa: não se faz planejamento desintegrado.
- ✓ O capital vai para onde há segurança. Se ele não tem segurança, ele não vai a busca de simpatia. Ele vai pra onde encontra regra clara. Se a regra está clara, a coisa vai.
- ✓ Será que os três diretores das agências reguladoras almoçam juntos? Têm reuniões de trabalho juntos? Os três ministros se reúnem, discutem suas áreas e suas relações de trabalho? Se o CONIT não se reúne, imagina as outras esferas...
- ✓ Possibilitar que o Brasil realize seu potencial de crescimento econômico e desenvolvimento social por meio do aperfeiçoamento da eficiência nas cadeias de suprimentos, ampliação da capacidade portuária e promoção da sustentabilidade ambiental, para que o país ocupe uma posição internacional competitiva.
- ✓ Como resultados práticos do Novo Marco Regulatório estão: os objetivos pretendidos em atrair investimentos privados, como reaparelhar os portos e terminais existentes, promover novos arrendamentos, reduzir a burocracia e consequentemente os custos portuários e ainda incentivar e aumentar a competitividade do comércio exterior brasileiro, até o momento não vem ocorrendo na velocidade pretendida e necessária.
- ✓ Falta uma Política de Preços para o Combustível Marítimo, pois o preço do combustível marítimo está atrelado ao mercado internacional, acompanhando as flutuações da demanda dos derivados de petróleo e as variações cambiais no País.
- ✓ O cidadão comum não tem ideia do que é o porto. Infelizmente ainda é visto como local de contrabando, prostituição e tráfico de drogas. Não é visto como um local de desenvolvimento e geração de renda, riqueza e que 95% do comércio exterior brasileiro passa pelos nossos portos.
- ✓ O porto não é o porto simplesmente. O porto é a sobrevivência da economia. É por onde movimentam 86% do volume de comércio exterior brasileiro. Tratar bem o porto é garantir o futuro do Brasil.
- ✓ Às vezes, o licenciamento ambiental se torna o palco de outras manifestações que, a despeito de serem legítimas, deviam encontrar outros canais para dar à sociedade o diálogo que ela precisa ter com o poder público.
- ✓ Órgãos ambientais bem aparelhados e independentes, que tenham capacidade de fiscalização, de atuação, salvos da pressão política interna para a realização de grandes obras, para dar conta de cronogramas políticos-eleitorais, são necessários para que tenhamos um esvaziamento da tensão que existe no licenciamento ambiental.

- ✓ A multimodalidade é uma visão integrada dos vários modais de transporte existentes, por isso é preciso desenvolver marcos regulatórios factíveis e exequíveis, pois o setor privado não quer facilidades, quer garantia de sustentabilidade e desenvolvimento.
- ✓ A logística é fator crítico de sucesso. É a palavra da moda, mas as pessoas podem não estar falando da mesma coisa quando abordam o tema, pois estão usando de reducionismo. Logística é muito mais abrangente!
- ✓ Para que a logística no Brasil deixe de ser "gargalo" e passe a ser alavanca competitiva é necessário: mudança Cultural, reconhecer a importância do valor e do tempo, ter um ambiente regulatório adequado e que resolva os problemas de alfandega, câmbio e impostos internos, integração operacional entre os agentes públicos, capacitação de gestão, investimentos, infraestrutura nos modos de transportes e integração modal.
- ✓ Valor do Pedágio definido como parâmetro nacional de política econômica (em R\$ por 100 km).

Conferência de abertura do seminário

Tema	Abertura
Data	02/09/2014
Horário	9h
Palestrantes	• Aurélio Murta – coordenador temático do Painel 2014 • Jussara Ribeiro – diretora do Instituto Besc e Presidente do Painel 2014

Síntese do painel

Discutir as melhores práticas e técnicas para que o Brasil discuta o sistema logístico, de transporte e de infraestrutura.

Principais ideias e propostas apresentadas

Pacto pela melhoria do transporte e logística é um assunto que vemos na universidade, principalmente eu, que sou professor do tema. Precisamos dar uma reviravolta em tudo que estamos vendo na deficiência em estrutura logística. Não podemos ter problemas num país tão grande e rico. Tema tão importante e tão urgente de discutir. Fala-se muito e faz-se pouco. É um privilégio reunir os senhores para discutir este tema tão importante no país. O Brasil carece de muitas coisas, mas no quesito infraestrutura é gritante. É uma esquizofrenia o que enfrentamos aqui. Empresário no Brasil é herói e não é respeitado pelos governantes. Trazê-los aqui é uma dádiva de Deus!

Os políticos não respeitam os nossos votos. Tem gente aqui de todas as partes do país e de todos os segmentos e modais de transporte. Respeito a todos por mobilizá-los e a todos por reuni-los aqui e podermos discutir este tema tão atual e urgente. Esse esforço de reunir as mais altas personalidades do segmento é um esforço hercúleo. Foi uma demanda da EPL (Jarbas/Bernardo), reunimos um conselho do mais alto gabarito e sou muito agradecida a todos que nos ajudaram a organizar e promover este evento.

São todos muito bem-vindos e tem minha eterna gratidão! Espero que possamos manter o grupo unido e que o conselho seja permanente para nos reunirmos anual ou bienalmente para discutir o tema. Que Deus nos abençoe para uma discussão promissora e que possamos contribuir para o crescimento do nosso país!

PAINEL 1

Tema	Governança pública e formulação de políticas de investimentos
Data	02/09/2014
Horário	10h
Palestrantes	Moderador: Paulo Guedes – presidente da Veloce Palestrantes • Carlos César Meireles Vieira Filho – diretor executivo da ABOL • Rodrigo Otaviano Vilaça – presidente da seção ferroviária da CNT • Jean Paulo Castro e Silva – diretor do Departamento de gestão e logística portuária da Secretaria dos Portos (SP)

Síntese do painel

As discussões envolveram questões como conflitos dos processos de gestão da logística do país; sobreposição de funções institucionais; racionalização dos papéis institucionais dos órgãos executores e dos órgãos de controle; aspectos culturais no modelo de gestão brasileiro e melhoria da gestão portuária.

Principais ideias e propostas apresentadas

Esta é uma frase que permeou a última semana, do Benjamin Steinbruch, presidente da FIESP, e ele mesmo diz: “O louco sou eu, que estou investindo em 2015 6,5 bilhões. Assim como eu, outros loucos também.” Então o que leva, dentro da abordagem dele, que só um louco investe no Brasil?

O custo Brasil é, no mínimo, o dobro, quando se compara com outros países, as agências têm que regular de maneira transparente, de forma a dar tranquilidade às partes, hoje ninguém tem essa avaliação.

Estamos presos a uma lei trabalhista do tempo de Vargas, é preciso modernizar esse modelo, poderia haver períodos de contratação menores e jornadas de trabalho mais flexíveis. É a falta de segurança em relação ao futuro, qualquer país tem um plano de investimento de 20 anos – China, Japão, Coréia – o Brasil não tem. Estamos vivendo uma desindustrialização absurda, nos últimos 25 anos a participação da indústria de transformação no PIB caiu de 25% para 12,5%.

Seja quem for que venha a ganhar a eleição, terá que fazer aquilo que é necessário, ou seja, reformas. Se não houver as reformas imediatamente após a eleição, reforma política, fiscal e trabalhista, o país não vai a lugar algum. Nós temos dinheiro; a questão é gastar bem esse

dinheiro, é investir bem. A máquina pública não precisa crescer. Ela deve sim diminuir. Quanto menor for, melhor será.

O que a gente poderia agregar a esse pensamento no nosso campo? Não só um processo de desindustrialização, nós estamos num processo de “desinfraestruturalização”. Então eu acho que isso é o que nós agregaríamos a essa observação do presidente da FIESP e traríamos essa abordagem para discutirmos uma vez mais.

A Fundação Dom Cabral traz, em seu último levantamento, que o Chile, Colômbia e os demais países do BRICS investem em média 3,4% do PIB anualmente em infraestrutura. O Brasil investe 0,6%.

Menos investimento em infraestrutura, maior custo logístico, perda de produtividade e competitividade. Quando se fala que nunca antes na história desse país se investiu em infraestrutura, verifica-se que de 2010 para cá há uma queda. Contra fatos não há argumentos. Então os países da América Latina investem em média 4% a 8% do PIB. Então precisaríamos investir 3% do PIB ao ano para nos igualarmos aos nossos pares.

Não é questão de liderança. É nos igualarmos aos países que estão fazendo o dever de casa na América Latina. Sem investimento, o custo logístico se eleva. Essa é uma análise do ILOS, de 2013. De 2010 para 2012 tivemos um processo de incremento do custo logístico no Brasil. Sem investimento em infraestrutura, é automático. Comparando com os EUA, nós temos um custo de 11,5 enquanto os EUA de 8,7. Essa informação também é do ILOS.

Tanto o ILOS quanto o FDC fazem um cálculo de que estamos perdendo algo entre 80 e 100 bilhões anuais. É como se a gente pegasse o PIB do Ceará inteiro e jogasse na sarjeta. Isso é um dado impressionante. É algo que não podemos mais de jeito algum continuar ouvindo isso, vendo isso, percebendo isso.

A velha tecla da participação dos modais. Temos um processo de novo, quando se diz que estamos avançando num processo de minimizar a participação rodoviária, aumentar a ferroviária, mas os fatos mostram que de 2010 pra cá nós tivemos uma diminuição da participação ferroviária e um aumento da participação rodoviária. De novo: sem investimentos não vai haver reversão da matriz de transportes e o custo aumenta. Então 75% dos países do G20 possuem infraestrutura mais competitiva que a gente. Na área de portos, a coisa é pior. O índice de competitividade mais crítico é o dos portos e gente vê a posição em que a gente se encontra tanto em relação ao G20 quanto ao G10, ao G7, ao BRICS, enfim, resultado: 123ª posição no ranking de competitividade dos portos.

O Brasil cai da posição 65 para a 45ª e nós já tínhamos caído 20 posições de 2010 a 2020. Nos portos, vejam de novo esse quadro que é uma contribuição da ANTT e faz um comparativo rápido entre Roterdã e Santos. Temos ali a movimentação de cargas, Roterdã 434 milhões, contra 97 em Santos. Roterdã é um porto consolidado, maduro, investimento de 1,149 bilhão, enquanto em Santos, 35 milhões.

Uma análise da visão integrada de planejamento: o pleonismo vicioso da logística integrada. Não se faz logística desintegrada. Nenhum de nós é contratado para fazer uma consultoria de logística desintegrada. É a mesma coisa: não se faz planejamento desintegrado.

Quais são os caminhos para que as políticas públicas sejam efetivas para o desenvolvimento sustentável? Tudo que está aí todo mundo sabe, mas vamos fazer uma contextualização, já que nós temos que compor pautas, compor agenda para discutir com os próximos atores. É preciso ter uma ordem muito clara de prioridades. Então harmonizar as políticas públicas federais, estaduais e municipais de infraestrutura com o meio ambiente, ministério público, patrimônio histórico e demais áreas anuentes e de interesse para que se evitem embargos e soluções de continuidade no licenciamento e outorga de projetos futuros. Isso é clássico no Brasil.

Definir claramente com a iniciativa privada os marcos legais e regulatórios para os setores de transporte, portos, aeroportos, hidrovias, rodovias e ferrovias, revisando e adequando o arcabouço legal do setor, que a bem da verdade tem trazido discussões, inconformidades e inseguranças jurídicas em excesso. O capital vai para onde há segurança. Se ele não tem segurança, ele não vai a busca de simpatia. Ele vai pra onde encontra regra clara. Se a regra está clara, a coisa vai.

Realizar reforma do sistema de gestão pública dos transportes e agências reguladoras, evitando a fragmentação dos núcleos de gestão e decisão.

Revitalização de ferrovia em 2003. Houve? A nossa lei dos portos, houve? A lei dos motoristas houve? Concessões de aeroportos, rodovias e ferrovias, houve? Licenciamento ambiental? Troca de diretorias em agências? Troca de ministros, problemas nas autarquias, Lei do passe livre, concessões de ônibus intermunicipais e interestaduais, aeroportos centrais, terminais alfandegários, CONIT, EPL? Tem alguma coisa errada?

Na minha concepção deve ter alguma coisa errada. Na década de 80 e 90 não tínhamos plano, não tínhamos uma economia estável, o setor de transporte terrestre e ferrovia sofria, o aéreo ganhava na carga de Manaus para o Sudeste, sem planejamento, sem visão estratégica, sem visão de longo prazo. Pode?

A EPL hoje é transparente? No meu ponto de vista não. Não está faltando integrar as agências? Como mudar uma matriz de transporte sem integrar todos os atores envolvidos? É um país de dimensões continentais, com diferenças regionais, e a grande questão da indústria hoje é centraliza ou descentraliza a gestão? Se não tiver um gestor, um líder, um ministro, um presidente da república na liderança não funciona.

Será que os três diretores das agências reguladoras almoçam juntos? Têm reuniões de trabalho juntos? Os três ministros se reúnem, discutem suas áreas e suas relações de trabalho? Se o CONIT não se reúne, imagina as outras esferas...

É isso que me incomoda como brasileiro. Era para vermos obras por todos os cantos do país, sendo realizadas de forma desburocratizada, sem tantas questões ambientais, sem desapropriação de área, de marco regulatório, linhas de financiamento.

Temos problemas de mobilidade urbana que foram destacados em julho e agosto do ano passado e que não mudaram. Pode ser até um ministro ou político na liderança, mas os responsáveis por portos, hidrovias, ferrovias, rodovias e aeroportos têm que ser gente técnica, com as agências reguladoras com poder de força para deliberar, orientar, não para gerar multa

ou problemas, mas de contribuir com o processo de aceleração, de avanço das obras e da fiscalização do serviço público que tem que ser prestado.

Sem a convivência entre as agências reguladoras nós não conseguiremos fazer as mudanças de longo prazo. O entendimento do homem público é que precisa mudar. O técnico precisa estar junto ao político e o político junto ao técnico, sem um sobressair sobre o outro.

O novo governante do país terá que fazer mudanças radicais. Não é possível gerir desta forma o setor de transporte.

Tem muito burocrata que não conhece a Amazônia, que nunca viu uma plantação de soja no meio de Rondônia e que não conhece o Porto de Santos, que não é o único do país.

Precisamos da transparência de um plano executivo pelo menos de cinco em cinco anos. O país é grande e deve ser mais bem conduzido e centralizado. Cada modal de transporte tem suas características. A administração da Infraero adiantou alguma coisa para os aeroportos brasileiros? O adicional de marinha mercante? O pedágio? O valor de arrendamento das ferrovias? Isso não colabora para resolver os problemas básicos de gargalo no transporte brasileiro. Nós sabemos onde está o problema, temos que entender as regionalidades, a aglutinação de forças para que possamos avançar.

Debate:

José Alberto Pereira Ribeiro - ANEOR – gostaria de fazer uma provocação:

Primeiro quero cumprimentar a mesa e agradecer as apresentações muito lúcidas dos quatro participantes. Tenho mais de 30 anos de atuação e, além do que disse o Steinbruch "só louco investe no Brasil", acrescento que só louco e chato como nós não desistimos e queremos achar uma solução para o país.

Temos que interagir. Sem o CONIT e sem prioridades vamos ficar correndo atrás de nem sei o que. O que me preocupa é que as coisas do governo são bem intencionadas e com esta vontade está se destruindo o que foi montado. Não estamos vendo avanços e temos que agradecer a oportunidade de estarmos aqui reunidos e daqui nos turbinarmos novamente nesta vontade de ajudar e avançar. Queremos o melhor e tudo que fazemos e que foi colocado aqui é com o objetivo de construir. Estamos aqui para fazer esta interação.

Frederico Bussinger – IDELT – gostaria de fazer um comentário:

Quero parabenizar as quatro intervenções apresentadas e fazer três registros. O grupo que foi montado na Casa Civil partiu da informação de que os portos estavam abandonados há 20 anos. Que não se fazia planejamento, que as cias docas eram obsoletas, inchadas, politizadas e seus administradores incompetentes. Isto não é verdade. O Brasil investiu mais de 13 bi de reais este ano e precisamos ser mais científicos. Precisamos decidir se houve investimento ou se não houve investimento nos portos? Por isso repito que o grupo que trabalhou na Casa Civil atuou com uma hipótese falsa e por isso conduziu a conclusão equivocada. Nós conseguimos quintuplicar o lucro porque os investimentos foram feitos. Os portos foram transformados, porque a eficiência cresceu 5, 10, 15 vezes. As filas desapareceram e os custos caíram a uma metade e um terço. Isso fez surgir a indústria da cana em São Paulo, o transporte da soja para

o Porto de Santos. Como foi possível tudo isso se não havia planejamento? A verdade dos fatos está lá, aconteceu. Talvez estejamos no retrocesso, o que é pior. Em 2014, as filas foram menores que no ano passado porque foram tomadas ações operacionais, integradas, que não demandou investimentos. Foram medidas aprovadas em 1999 e implantadas 15 anos depois. Para finalizar, quero responder por que Roterdã funciona e Santos não funciona. Roterdã é um porto autônomo, como todos os portos eficientes do mundo. Isso não é possível fazer no Brasil.

César faz observação para Frederico – planejamento a gente tem e continua tendo. De 1995 para cá, tivemos oito grandes planos. Todos eles tiveram algum grau de efetividade. A nação tem que ter planejamento de 50 anos mesmo. É ambicioso mesmo.

Dalmo Marcheti – BNDES – pergunta para Rodrigo: indo na tua linha da provocação, temos uma meta estabelecida para 2050, mas, acho realmente que temos que estabelecer metas muito mais longas e independentes de governo ou de planos de médio e curto prazo. Temos que começar a pensar o que é o Brasil em 2050 e a partir daí construir nossa governança e nossos planos para uma meta de longo prazo. Nós temos recursos para construir o Brasil para 2050?

Rodrigo responde – Não tenho a menor dúvida que o que falta é colocar em prática. É no dia-a-dia que temos que resolver os problemas. O planejamento é de longo prazo mesmo. A tática de atuação é de curto prazo. A logística estratégica é planejada a partir de 10 anos mesmo.

Dalmo Marcheti – BNDES – pergunta para Jean Paulo: qual a composição do Conselho de Administração dos portos públicos? E se há conselhos independentes e com membros do local onde o porto está instalado?

Jean Paulo responde - o Conselho é formado por um representante da SEP, outro vem dos empresários ligados ao setor (da região), outro representante da classe trabalhadora (sempre da região do porto), representante dos acionistas minoritários. Não tem conselheiro independente.

Dalmo Marcheti – BNDES – pergunta para Jean Paulo: e em relação ao CONAPORTOS, como está evoluindo a integração e se já tem resultados em relação ao trabalho das instituições do comércio exterior e burocracia alfandegária? E se tem previsão de melhoria no processo aduaneiro?

Jean Paulo responde - O trabalho das instituições do comércio exterior e burocracia alfandegária está na fase de diagnóstico, mas ainda não resultou em nenhuma grande mudança. Em questões pontuais, como o porto sem papel, se ainda não está bom, muita coisa já melhorou devido à rotina de encontros da CONAPORTOS, onde os problemas são tratados em conjunto. Quanto ao Porto 24 horas, outro exemplo, é tema que as soluções têm sido pensadas em conjunto, mas sem resultados expressivos ainda também.

Paulo faz a conclusão do painel - O Brasil de hoje é muito diferente do Brasil de 50 anos atrás. O país cresceu muito, a distribuição de renda fez com que novos mercados fossem incorporados, as mercadorias chegaram nestes mercados, exportações ocorreram e o comércio exterior foi 500 milhões de dólares. O que se pergunta sempre é a que custo estas coisas



foram feitas? Porque se sabe que poderiam ter sido feitas a custos bem menores. A operação logística não melhorou. As condições com as quais operamos não melhoraram. O que queremos é melhorar. Fizemos muito e nada se perdeu. Mas poderia ter feito muito mais e com custos mais eficientes. A que custo foi feito é que ninguém quer discutir. A infraestrutura tem que viabilizar um crescimento maior.

PAINEL 2

Tema	Procedimentos aduaneiros competitivos
Data	02/09/2014
Horário	13h30
Palestrantes	Moderador: Riley Rodrigues – especialista em logística do Sistema FIRJAN Palestrantes • Ernani Argolo Checucci Filho – secretário de aduana e relações internacionais da Receita Federal • Aluísio de Souza Sobreira – diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB • Luis Cláudio Santana Montenegro – diretor de planejamento da CODESP • Luís Resano – vice-presidente executivo do Syndarma • Waldemar Rocha Júnior – presidente da FENAMAR

Síntese do painel

O painel abordou temas como porque o Porto Sem Papel não acontece; operação 24h com órgãos de controle (SRF, PF, Ministério da Agricultura, ANVISA etc); atuação da CONAPORTOS e novo marco regulatório portuário.

Principais ideias e propostas apresentadas

Possibilitar que o Brasil realize seu potencial de crescimento econômico e desenvolvimento social por meio do aperfeiçoamento da eficiência nas cadeias de suprimentos, ampliação da capacidade portuária e promoção da sustentabilidade ambiental, para que o país ocupe uma posição internacional competitiva.

Nos Comitês Técnicos da CONAPORTOS estão: Comitê Técnico de Modernização Portuária; Comitê Técnico de Integração de Sistemas; Comitê Técnico de Parâmetros de Desempenho; Comitê Técnico de Ações Especiais.

A Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Decreto nº 7.861/13) permite uma atuação conjunta dos órgãos que atuam nos portos, visando tornar os processos mais eficientes.

Reduzir tempo de permanência no porto pela metade, com isso os fretes poderão ser diminuídos.

A LEI Nº 8.630/93 possibilitou a descentralização do controle dos portos; valorização das Companhias Docas; ruptura do modelo até então vigente da Relação Capital-Trabalho; introdução de Processo Licitatório nos Arrendamentos Portuários com prazos maiores; saída do

ente público das operações portuárias; possibilidade dos Terminais Portuários Privativos operarem cargas de Terceiros; introdução dos Conselhos de Autoridade Portuária com caráter deliberativo; o reaparelhamento portuário tornou-se uma realidade via investimentos privados e os custos de movimentação de cargas foram reduzidos.

Com isso, o país pode atender a evolução da movimentação portuária que passou, nos últimos 20 anos, da faixa de 300 milhões toneladas, chegando a um bilhão de toneladas no ano de 2013. No caso da movimentação de contêineres, cresceu e alcançou 9 milhões TEUS em 2013. Entre os problemas não resolvidos com o advento da lei, estão: a questão da dragagem, que determinava que a responsabilidade da execução das dragagens fosse da União, a atividade deixou de ser desenvolvida adequada e tempestivamente sem atender a demanda gerada; os contratos anteriores a Lei nº 8.630/93 não foram adaptados, apesar de haver sido fixado no texto da Lei um prazo de 180 dias para tal; os arrendamentos em sua maioria ocorreram na segunda metade da década de 90 e não foram precedidos de modelagem padronizada. Cada Cia. Docas modelou o Processo Técnico e Econômico ao seu arbítrio.

Com o novo marco regulatório, o poder dos Estados nas administrações dos Portos Públicos administrados pela União ou delegados foi esvaziado com as decisões centralizadas na SEP, na qualidade de poder concedente e os Processos de Licitação de Arrendamentos, antes realizados pelas Companhias Docas passou para a ANTAQ. Foi Instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II. O Conselho de Autoridade Portuária – CAP deixou de ser um órgão deliberativo e passou a ser um órgão consultivo. Foi instituída a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – CONAPORTOS (Decreto 7.861/2012). Nos Arrendamentos de Terminais em Portos Públicos o vencedor passou a ser aquele que ofertar o menor preço e/ou maior quantidade de carga movimentada não sendo mais considerada a oferta de maior valor de Outorga. Os contratos de arrendamentos anteriores a 1993 (Lei dos Portos) que estavam vencidos ou prestes a vencer passaram a ser licitados.

Foi mantida a não obrigatoriedade dos Terminais Privados a contratar funcionários por meio do OGMO como ocorre nos Portos Públicos. Os processos de autorização para construção e operação de Terminais Privativos passaram a considerar preliminarmente o Anúncio/Chamada Pública, com presença de processo seletivo. Os Terminais Privados autorizados passaram a ter liberdade, sem restrições para movimentar cargas de terceiros, independente de sua titularidade. Porém surgiram alterações no processo de autorização. Os processos de autorização de Terminais de Uso Privado passaram a ser realizada em duas fases, a primeira simplificada e a segunda com maior complexidade. Foi vedada a Implantação de Terminais Privados e Estações de Transbordo dentro das poligonais dos Portos Públicos, sem que tais poligonais fossem atualizadas. Foi estabelecido o prazo de três anos para realizar o empreendimento do Terminal privado, podendo ser prorrogado por mais três, porém ao arbítrio do Poder Concedente – SEP. Foi instituída a figura da garantia financeira de compromisso para execução do empreendimento.

Como resultados práticos do Novo Marco Regulatório estão: os objetivos pretendidos em atrair investimentos privados, como reaparelhar os portos e terminais existentes, promover novos arrendamentos, reduzir a burocracia e consequentemente os custos portuários e ainda incentivar e aumentar a competitividade do comércio exterior brasileiro, até o momento não vem ocorrendo na velocidade pretendida e necessária.

Na lista de áreas e instalações portuárias a serem licitadas estão presentes alguns terminais com contratos anteriores a criação da Lei dos Portos, (8.630/93), cujos contratos estão vencidos ou prestes a vencer. Esta condição deverá gerar judicialização.

As Empresas Portuárias (Cias Docas) perderam a prerrogativa e a autonomia, bem como a liberdade para firmar contratos. O poder político e jurídico no setor portuário passou a ser centralizado e concentrado nas mãos da SEP e, em menor peso, porém não menos importante, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a quem executar as licitações.

Como impactos e perspectivas, houve frustração temporal nos objetivos que levaram às alterações do Marco Regulatório, incluindo a esperada atração dos investimentos que não ocorreu como esperado. A possibilidade de disputas judiciais em relação aos contratos anteriores a Lei nº 8.630/93 deverá ser materializada logo após o lançamento dos respectivos Editais para arrendamentos de áreas e instalações portuárias. A materialização da curva de aprendizado pelos interessados em investir no segmento só deverá ocorrer em curto e médio prazo após a definição por parte do TCU em relação à modelagem desenvolvida pela SEP.

O uso do modal marítimo, considerando que o Brasil tem mais de 8.500 km de costa navegável (incluindo o Rio Amazonas são 10.000 km) dá Eficiência Geoeconômica; adicionalmente é o meio de transporte de carga que menos interfere no meio ambiente, gerando Eficiência Ambiental; tem reduzida emissão de CO₂; uso vias naturais; tem baixo impacto ambiental em sua implantação; baixo consumo de combustível por tonelada útil transportada comparado com outros modais (Eficiência Energética); contribui para um o crescimento econômico mais eficiente e racional (Eficiência Social): redução do número de caminhões nas estradas e redução número de acidentes, mortes e custos relacionados.

Para a navegação de cabotagem é requerida quase a totalidade dos documentos de comércio exterior, enquanto os documentos necessários no transporte rodoviário são apenas quatro: Certificado de Propriedade, IPVA, Nota Fiscal e CTe. A criação da CONAPORTOS com o Decreto 7.861 de 06/12/12 pretende trazer maior eficiência nos processos portuários com a participação dos principais intervenientes federais.

Cargas de cabotagem e longo curso compartilham as mesmas áreas nos portos e estão sujeitas ao mesmo procedimento. As mercadorias oriundas da cabotagem, movimentadas através dos portos alfandegados, estão sujeitas à mesma fiscalização aduaneira (Siscomex carga) das cargas de longo curso. A Instrução Normativa nº 800/07 da SRF dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado e movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Sugestão: que as cargas de cabotagem tenham o mesmo tratamento do modal rodoviário.

Navios de cabotagem são vistoriados pela ANVISA em todas as escalas. A Resolução da ANVISA nº 217/01 prevê a Livre Prática ou fiscalização em cada manobra de atracação nos portos brasileiros. Navios de cabotagem escalam sequencialmente portos brasileiros tornando desnecessária sua fiscalização em cada escala. Sugestão: Alterar a Resolução, simplificando os processos de liberação pela ANVISA.

A IN nº 800/07 da SRF estabelece que todas as escalas dos navios em portos brasileiros devem ser cadastradas no Siscarga com antecedência mínima de cinco dias. Caso as escalas não sejam cadastradas o navio não é autorizado a atracar. Sugestão: desvincular o envio de informações ao Siscarga da operação de atracação dos navios operando na cabotagem.

Falta uma Política de Preços para o Combustível Marítimo, pois o preço do combustível marítimo está atrelado ao mercado internacional, acompanhando as flutuações da demanda dos derivados de petróleo e as variações cambiais no País.

A legislação determina a igualdade do preço de fornecimento para as embarcações de cabotagem com o do longo curso, mas a Petrobras adiciona o ICMS local quando fornece para cabotagem; o preço do diesel consumido pelos modais terrestres tem sua formação atrelada à política de combate à inflação do País e é fornecido a valores inferiores ao custo do óleo diesel

importado para atender a demanda. Proposta: que sejam adotadas políticas de preço e reajustes para o combustível marítimo equivalente ao combustível rodoviário.

A Receita Federal tem atuação em momentos variados das Cadeias Logísticas, com o Gerenciamento de Riscos, incluindo Habilitação e Credenciamento de Operadores; Controle de Cargas e Despacho Aduaneiro; Auditorias Fiscais e Operacionais; Vigilância e Repressão Aduaneiras e Implementação do Centro Nacional de Gestão de Riscos Aduaneiros (CERAD).

O Projeto OEA – Operador Econômico Autorizado inclui a construção do modelo brasileiro de OEA; com focos em conformidade aduaneira e segurança; agilidade e previsibilidade para operadores confiáveis e possibilidade de acordos de reconhecimento mútuo.

O aprimoramento do Siscomex inclui plataforma web, melhorias e novas funcionalidades; mudança no fluxo (dispensa de apresentação de documentos no canal verde); absorção do AFRMM; notificação de lançamento eletrônico; transferência simplificada de carga entre recintos e integração com Porto Sem Papel.

Com o Portal Único do Comércio Exterior, a cadeia logística ganha com o desenvolvimento de soluções tecnológicas integradas em parceria com todos os órgãos de controle do Comércio exterior; visão integrada do usuário; anexação de documentos e imagens; catálogo de produtos; cadastro de intervenientes e mapeamento; revisão dos processos de exportação e importação; integração com outros órgãos de controle; harmonização de procedimentos; compartilhamento de informações e documentos e disseminação de inteligência fiscal.

O cidadão comum não tem ideia do que é o porto. Infelizmente ainda é visto como local de contrabando, prostituição e tráfico de drogas. Não é visto como um local de desenvolvimento e geração de renda, riqueza e que 95% do comércio exterior brasileiro passa pelos nossos portos.

Havia uma especulação circulando que o porto necessitava de 962 informações (número hipotético) para o navio atracar e desatracar. Com o porto sem papel, projeto que apoiamos e acreditamos que vai dar certo, as informações passaram a ser digitadas e ficam arquivadas, facilitando a localização das mesmas. O navio não vai entrar mais rápido ou ter um atendimento mais eficiente só com o porto sem papel. Tem vários fatores e atores envolvidos nesta questão e que precisam ser equacionadas, envolvendo vários agentes e órgãos de anuência.

Porto sem papel toma de 3 a 4 horas diárias de digitação. Isso pode ser revisto? Será que documentos que estão sendo digitados têm mesmo utilidade? Mas continuamos a entregar papel, pois alguns órgãos exigem o papel. Temos a cultura de papel e carimbo, isto está impregnado na cultura latina.

Exemplo da vida diária: usamos o banco só pela web. Não vamos mais ao banco para nada, nem precisamos do gerente. Só não conseguimos ainda tirar o dinheiro pelo computador. A mesma coisa acontecerá com o porto sem papel. Hoje ainda não nove anuências necessárias para a liberação de um navio no porto. Não podemos comparar os portos brasileiros com portos eficientes mundo afora, como Singapura ou Roterdã.

O porto não é o porto simplesmente. O porto é a sobrevivência da economia. É por onde movimenta 86% do volume de comércio exterior brasileiro. Tratar bem o porto é garantir o futuro do Brasil.

Debate:

Dalmo Marcheti – BNDES – pergunta para Ernani: sobre a importância de se ter novas clínicas e sobre o direito de outorga, gostaria de saber se a Receita Federal está capacitada a dar autorizações aos novos cliars e como é esta autorização?

Ernani responde – o processo de interiorização dos serviços aduaneiros é uma prática no mundo, não só no Brasil, um país continental com indústrias espalhadas por todo o território. A aproximação do porto seco do cliar se faz necessária para oferecer este tipo de serviço. O porto como essência deveria ter o maior interesse por parte do Estado, pois tem maior controle de quem explora. Em qualquer local do Brasil pode-se instalar e explorar um cliar. É um modelo que exige um processo longo de debate com todos os interessados. E para abrir um novo cliar é necessário um processo licitatório.

César Meireles - ABOL – pergunta para Ernani: ao julgo da Receita Federal, o desembaraço alfandegário nos clias, nos portos secos e reais, é ou não um serviço público? E existe hoje um déficit de 4.000 auditores fiscais para o desembaraço de todo o processo nacional, se nós ampliarmos a rede de cliars, como suprir isto num país continental como o nosso?

Ernani responde: a atuação da Receita Federal é um serviço público. O que o cliar oferece não é um serviço público, é o serviço de armazenagem de carga e alguns outros serviços correlatos como recuperação de container etc. Sobre o déficit de auditores, não sei que o estudo o senhor tem que embasa esta afirmação. Como gerente do processo, reclamo da falta de recursos, isso é a realidade do país, com carência social e dificuldade de recursos como a maioria dos órgãos federais. Mas não afirmaria o que você afirmou. No modelo do cliar que foi apresentado ao Congresso Nacional tinha um dispositivo específico estabelecido, dizendo que o poder executivo deveria regulamentar o procedimento entre a admissão do cliar e sua efetiva operação, e fazer um comunicado a todos os envolvidos, incluindo Receita Federal, ANVISA, entre outros, com um processo de recrutamento específico para atender aquela demanda. Não existe outra forma de evoluir no tema sem ser tratando esta questão. O problema não é só do cliar, é do porto, do aeroporto etc.

Sávio Bittencourt – ABRAMPA – pergunta para Ernani: quais são os embaraços específicos desta licitação? O que está sendo alegado sobre o enfrentamento destas ações?

Ernani responde - Basicamente os interessados que não se viram beneficiados com o processo questionam se o mesmo foi transparente, se teve direito a cumprir todas as etapas etc. A judicialização passa pela iniciativa de algum interessado que não teve seu direito reconhecido. Em Recife, sei que tem três ações civis públicas em andamento. Mas esta é uma deliberação da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional e não saberia responder com detalhes a respeito.

Bruno Lima Rocha – Syndarma – pergunta para Montenegro e Ernani: porque quase depois de dois anos, o CONAPORTOS foi incapaz de nos dar uma única solução para o destravamento dos portos brasileiros?

Montenegro responde - Precisamos acreditar mais nas instituições, pois as soluções nem sempre são simples. Temos que ter coragem para enfrenta-las. A criação do CONAPORTOS é antiga. Mas não tinha condição de funcionar, pois não tinha uma entidade nacional que o

coordenasse. Um grande avanço foi da integração do porto sem papel com a marinha mercante. A questão da cabotagem encontra dificuldades e temos que enfrentar estas questões. Temos que insistir, acreditar nas instituições e seguir adiante.

Ernani responde – Não importa o comitê, se não houver alinhamento e diálogo em torno das questões e uma convergência de um entendimento, não haverá solução. A solução tem que vir por um entendimento entre todos os órgãos envolvidos que trabalham para o controle do comércio exterior, com a convergência de interesses.

Waldemar Rocha - FENAMAR – fez um comentário sobre o painel: quero apresentar o princípio da oportunidade e mencionar algo que estamos tentando há algum tempo. Gostaria que as entidades representativas também fossem convidadas para as reuniões do CONAPORTOS. Os portos de Santos e Vitória já convidam, mas os outros não. As entidades representativas são as que mostram os problemas e ajudam a buscar e contribuir para encontrar as soluções.

Dalmo Marcheti – BNDES – pergunta para Ernani: a tarifação dos containers de cabotagem é diferente dos containers de importação. Isso ocorre nos portos brasileiros? A segunda questão é que já ouvi dizer que há normativos na Receita Federal de que os containers de cabotagem não sofreriam a mesma fiscalização do container de exportação. Isso é verdade?

Ernani responde – tivemos uma reunião hoje mesmo sobre o assunto. Temos um conjunto de containers que vêm em transporte internacional, saindo, por exemplo, do Porto de Roterdã e é destinado ao Brasil para o aeroporto de Vitória e, por qualquer motivo, parou no Porto do Rio de Janeiro ou no de Santos e que tem que depois chegar ao seu destino. Este último trecho é cabotagem, mas a carga ainda não foi nacionalizada, não teve nenhum tratamento aduaneiro. Ela terá o controle da Receita Federal como carga internacional que é. A cabotagem normal, doméstica, a Receita Federal não tem interesse em controlar, não é nossa função. Por isso é nosso entendimento que a carga de cabotagem normal não deve ter o mesmo tratamento alfandegário da carga internacional.

Luís Resano – Syndarma – complementa a resposta: no Brasil, em todos os portos, o container de cabotagem não é escaneado obrigatoriamente, a não ser que haja suspeita a respeito da carga transportada etc.

Ernane conclui a resposta – A Receita Federal tem que controlar isso, controla a carga internacional, a carga que está sendo exportada e que já foi desnacionalizada.

PAINEL 3

Tema	Licenciamento ambiental
Data	02/09/2014
Horário	16h
Palestrantes	Moderador: Carlos Tavares – diretor Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB Palestrantes • Sávio Bittencourt – promotor de Justiça do Estado do Rio de Janeiro e presidente da ABRAMPA • Thomaz Miazaki de Toledo – diretor de licenciamento ambiental do IBAMA • Renata Twardowsky Ramalho – gerente de licenciamento e relações institucionais da ALL e coordenadora do comitê de meio ambiente da ANTF • Betina Maciel Versiani – engenheira e pesquisadora do COPPE/UFRJ

Síntese do painel

As discussões do terceiro painel envolveram os temas: desenvolvimento de um marco legal que defina como devem ser realizadas as intervenções no meio ambiente; definição do que é necessário conter nos planos para que sejam aprovados; diminuição da arbitrariedade na análise dos projetos e unificação dos critérios de aprovação; eliminação da necessidade de aprovações múltiplas; elaboração de legislação positiva e a questão indígena no licenciamento ambiental de rodovias.

Principais ideias e propostas apresentadas

A ABRAMPA reúne todos os Ministérios Públicos estaduais envolvidos com questões ambientais. O foco é promover um acesso mais rápido ao licenciamento, cumprindo todos os passos para que o processo seja mais eficiente. A entidade tem um papel de uniformizador por meio de sua escola, realizar atividades científicas que venham dar ao Ministério Público uma unidade de pensamento. Cada órgão envolvido tem independência funcional, na manifestação processual e investigativa.

A sociedade precisa de uma instituição cujos membros tenham a capacidade de decidir sem se submeter às pressões políticas internas ou externas de qualquer ordem. O desafio da ABRAMPA é que o país progrida com a preservação ambiental, é dar ao MP, ao lado desta independência funcional, elementos por meio de estudos, aprofundamentos e debates, numa discussão aberta às outras instituições e setores, para que por meio destes artifícios tenha capacidade para mostrar a todos os interessados quais, em linhas gerais, as posições que o MP tem.

Temos conseguido muito sucesso em alguns pontos e temos aprofundado as discussões em outros para que o MP possa ter uma linha de pensamento compreensível a olho nu daqueles que não são integrantes da carreira.

Às vezes, o licenciamento ambiental se torna o palco de outras manifestações que, a despeito de serem legítimas, deviam encontrar outros canais para dar à sociedade o diálogo que ela precisa ter com o poder público.

O licenciamento ambiental não aparece como entrave de diversas questões colocadas aqui neste painel. Não são necessariamente as questões vinculadas a licenciamento ambiental ou proteção ambiental que são as principais vilãs do entrave para o sucesso do plano ambiental brasileiro. Este discurso é vazio e não se compactua com a realidade. Há vários outros empasses que são de ordem política e que são tradicionais e precisam ser abordadas com clareza.

As questões ambientais precisam de um debate maior com todos os stakeholders envolvidos na infraestrutura. Por isso é preciso criar uma alternativa política para que prefeitos não sejam punidos. Qual o entrave então que o licenciamento cria neste processo e na ampliação do saneamento ambiental brasileiro? Tudo que o MP, a sociedade civil organizada e os ambientalistas querem é que surjam investimentos lucrativos em saneamento, na questão dos resíduos sólidos, sejam eles urbanos ou da indústria.

No campo da infraestrutura e da logística o licenciamento ambiental precisa ser feito da mesma forma. Tudo que nos queremos é que ele seja feito de forma rápida e que tenha a capacidade de fazer também todos os estudos necessários e dar conta efetivamente da preservação que precisa ser feita. Inclusive porque o licenciamento ambiental não pode ser visto meramente como uma etapa burocrática de determinado projeto. É uma etapa colocada como forma de pensar o projeto no momento em que ele é feito, e precisa fazer parte da alma deste projeto para que ele não tenha os problemas ambientais decorrentes e que serão analisados e expostos num licenciamento ambiental sério.

Outra questão que frequentemente ocorre em licenciamento ambiental é, em função de emergências políticas, por falta de um projeto integrado, que não seja um planejamento de progresso em migalhas, parcial, partido, que não seja visto por todos os ângulos dos interlocutores, de todos os modais e de todas as conjecturas tem que ser feitas num plano de longo prazo para desenvolvimento de um país, o problema é que esta pulverização e fragmentação acabam causando descontinuidade das questões ambientais, pois, se não é tratada desde o início como algo que precisa ser respeitado e que pode apontar dificuldades e facilidades, algo que tem ser levado em consideração em várias decisões subsequentes e políticas, você terá a exclusão da questão ambiental e inclusão em termos de licenciamento ambiental, ações judiciais, inquéritos civis e multas administrativas.

O licenciamento ambiental talvez seja o momento mais histórico da proteção ambiental, porque há certa desconfiança da sociedade civil na continuidade da fiscalização daquela atividade. Então, portanto parece que ali todas as questões ambientais serão resolvidas. Bom, ali, muitas questões ambientais serão resolvidas, mas é necessário que se faça um acompanhamento contínuo das atividades, por meio da polícia do Estado e dos órgãos ambientais.

Órgãos ambientais bem aparelhados e independentes, que tenham capacidade de fiscalização, de atuação, salvos da pressão política interna para a realização de grandes obras, para dar conta de cronogramas políticos-eleitorais, são necessários para que tenhamos um esvaziamento da tensão que existe no licenciamento ambiental.

Em 2011, o IBAMA expediu **624** Licenças Ambientais; em 2012, **700** e, em 2013, **829**. Em 2014, já foram realizadas 28 audiências públicas com 7.549 pessoas envolvidas. Existem 1884 processos em licenciamento no IBAMA atualmente.

Existe uma tendência em tratar tudo como impacto ambiental e incluí-lo como pauta do licenciamento. Um exemplo é a desapropriação. Isso precisa ser avaliado para a liberação da licença ambiental. Entre 2011 e 2013 houve um boom na demanda do licenciamento ambiental.

Para uma concessão da FUNAI é preciso que toda a equipe passe por uma avaliação da entidade para avaliação das atividades a serem desenvolvidas, o referencial teórico-metodológico orientador da abordagem, o cronograma das atividades e os resultados e produtos almejados. Cada profissional da equipe assina com a FUNAI, para assegurar a observação rigorosa da legislação e regulamento que trata dos direitos indígenas. E o órgão poderá suspender, a qualquer tempo, as autorizações concedidas quando: solicitadas a sua interrupção por parte da comunidade indígena; os trabalhos venham a gerar conflitos dentro da TI e do não cumprimento do termo de compromisso firmado.

No Estudo do Componente Indígena é preciso identificar os impactos que incidirão sobre as comunidades indígenas situadas na área de influência do empreendimento; construção da matriz de impactos e apontamento dos programas de mitigação e compensação e do Programa Básico Ambiental Indígena – PBAi; detalhar os programas de mitigação e compensação dos impactos e estabelecimento de procedimentos que atendam às necessidades e solicitações das comunidades indígenas.

A FUNAI faz o processo que envolve as terras indígenas e quem dá a licença é o IBAMA. O principal fator a ser observado é o princípio da precaução, fundamental por causa da diversidade cultural envolvida.

Nenhum empreendimento recebe licenciamento ambiental se não tiver a interveniência dos órgãos Ministério da Saúde, IPHAN, FUNAI, Instituto Palmares, quando o licenciamento ambiental envolve terras indígenas e quilombolas. Precisa da Vigilância Sanitária e Ministério da Saúde quando o empreendimento envolve áreas de risco endêmico, para malária, por exemplo. E envolve o IPHAN quando o empreendimento está localizado em locais preservados.

Entre as principais problemáticas envolvendo órgãos intervenientes estão:

- Morosidade dos órgãos intervenientes – número reduzido de técnicos para análise dos processos;
- Prazos estabelecidos na Portaria 419 não são respeitados pelos órgãos intervenientes e pelos órgãos licenciadores;
- Órgãos licenciadores não dão continuidade no processo de licenciamento sem o parecer formalizado dos órgãos intervenientes;
- Fundação Palmares e FUNAI: exigência de estudos em comunidades que não possuem decretos, divergência com a Portaria 419;
- Condicionantes e exigências de compensações que não estão relacionadas com os impactos causados pelo empreendimento – empreendimentos assumem responsabilidade de políticas públicas.

Debate:

César Meireles – ABOL – pergunta para Renata/Thomaz: vemos um distanciamento grande de entendimento em relação à lei sobre o marco legal. Às vezes chegamos numa região e o entendimento sobre a mesma questão é diferente em São Paulo e Goiás, por exemplo. Esse é um assunto que vocês tratam de forma constante entre os órgãos, de promover esse entendimento linear, uniforme, com suas equipes? E o que tem sido feito para unificar o entendimento na esfera municipal, estadual e federal?

Renata responde – as ferrovias têm uma sorte, se podemos falar assim, pois, todas são licenciadas pelo IBAMA Brasília, por isto o entendimento é sempre o mesmo. Ainda existem algumas divergências entre os Estados, mas quando é o IBAMA Brasília o entendimento é sempre o mesmo, a não ser que o órgão delegue para outra unidade regional.

Thomaz responde – o que tem sido feito é ter um padrão de critérios de avaliação. Temos um quadro de 423 técnicos, dos quais 260 estão em Brasília, e contamos com a contribuição dos núcleos de licenciamento ambiental que ficam nas capitais dos estados, com equipes mais reduzidas, que compõe o corpo técnico. Sempre fazemos treinamentos e atualizações de informações sobre mudanças e sobre a metodologia de licenciamento ambiental. A integração dos processos é sempre submetida à estrutura de coordenação aqui em Brasília. Em relação à integração com os órgãos municipais e estaduais está mais concentrada em nível federal. Temos feito mais integração com projetos de menor porte, como mineração de areia, por exemplo. Temos feito muitos encontros setoriais com o segmento de logística e transporte, e sempre recomendamos que nos convidem para participar das discussões. O nosso produto principal é a matriz de impacto, é sobre ele que nos debruçamos para verificar o que pode ser feito para mitigar estes impactos. Em nível de interação entre Estado, município e IBAMA não temos feito esta interação.

Frederico Bussinger – IDELT – fez um comentário geral do painel: quero parabenizar este painel por inteiro, pela declaração de humildade, que é crucial, pois, até pouco tempo, a discussão do mundo do licenciamento era ter a melhor legislação e tudo que era feito em prol do meio ambiente. E gostei muito do comentário do Thomaz sobre a ampliação da questão envolvida nos riscos, que acredito ser quase uma divindade que precisa ser desmistificada. Quero comentar a explanação do doutor Sávio Bittencourt: sim, existem muitos problemas. Isso não significa que não haja problemas no licenciamento. Ele não é o único problema, mas é um grande obstáculo. Dificulta e não seguramente estamos defendendo bem o meio ambiente. MP não é o único entrave, mas não deixa de ser entrave. Pressão política existe, mas não é a única. Paradoxo. Processo de licenciamento não pode ser confundido com crime ambiental. MP é importante e cumpre papel, mas vai além da formalidade e da garantia da legalidade. MP tem entrado em discussão de mérito, parâmetros e critérios de avaliação e aí, as coisas se confundem.

Janice Cabuz – ANTT – pergunta para Thomaz, Renata e Betina:

Pergunta para Thomaz: governança, planejamento e transportes são palavras que devem andar sempre unidas. A portaria 288 foi citada pelo senhor como um dos casos de que o modelo de ELPL e PLLO não adequado para rodovias até 25 km desde que dentro da faixa de domínio. Porque não estender este modelo também para as ferrovias?

Thomaz responde – Vou aproveitar a oportunidade para apresentar os números do terceiro lote de concessões. Foram concedidos cerca de 3.400 quilômetros, dos quais havia necessidade de duplicação de 2.270 quilômetros. Com isso, autorizamos obras de duplicação em 257 quilômetros de quatro licenças em quatro meses. Isso para mostrar a evolução da legislação. Não perdemos nada com a simplificação, ou não complicação, dos processos. Por que não replicar isso para as ferrovias? O Ministério do Meio Ambiente é que defini isto.

Pergunta para Renata: a ANTF atuou junto da ANTT por um tempo, por que não voltar a acontecer?

Renata responde - Primeiro, quero me desculpar em nome da ANTF por não estar convocando a ANTT para os nossos eventos e seminários. Nos realmente sentimos falta desta interação nas questões ambientais do nosso dia a dia. Já começamos a unificar esta relação meio ambiente e ANTT, falando propriamente da ANTF, que hoje tem uma área só para lidar com órgãos ambientais e agências reguladoras. É preciso ter um olhar global, reunindo tanto as agências reguladoras quanto os órgãos intervenientes. Vamos retomar esta agenda de eventos em breve e, com certeza, a ANTT está conosco.

Pergunta para Betina – a questão da FUNAI nos processos de licenciamento, apesar de ter sido só para rodovia, que foi o tema da sua apresentação, pode ser aplicada também para ferrovia, o procedimento é o mesmo né? Será que não seria possível pensar numa redução de procedimentos que permita diminuir o tempo entre a apuração e a divulgação dos estudos e resultados?

Betina responde - acredito que o trabalho tem que ser feito junto à FUNAI e que existe uma morosidade interna deles de ter um número de técnicos para avaliar a quantidade de processos que chegam até a entidade. É um órgão anuente que tem essa limitação. Existe a questão interpretativa, inclusive existe um enfrentamento na FUNAI em relação aos empreendedores, com tratativa totalmente diferente entre os órgãos. Caberia ao empreendedor fazer este trabalho de aproximação. O rito dos procedimentos é uma questão que precisa ser trabalhada com eles. O andamento é da entidade e pode ser agilizado se for trabalhado com eles.

PAINEL 4

Tema	Intermodalidade e interconectividade
Data	03/09/2014
Horário	9h
Palestrantes	Moderador: José Alberto Pereira Ribeiro – presidente da ANEOR Palestrantes • Carlos Cesar Meireles Vieira Filho – diretor-executivo da ABOL • Frederico Bussinger – consultor do IDELT • Luis Augusto de Camargo Opice – consultor do grupo Ecorodovias

Síntese do painel

Os principais temas que nortearam as discussões do painel foram: acessibilidade a portos e aeroportos; planejamento urbano; descentralização de terminais em centros urbanos; obstáculos à operação multimodal no país; CLIAS, terminais alfandegários no interior e como interconectar os diferentes modais nas grandes cidades do mundo.

Principais ideias e propostas apresentadas

As discussões sempre giram em torno dos gaps existentes, das perdas de posição, das reduções em várias áreas, mas não falamos dos avanços. O Brasil é um país continental, por isso, mesmo apresentando avanços, o resultado parece pífio. A multimodalidade é uma visão integrada dos vários modais de transporte existentes, por isso é preciso desenvolver marcos regulatórios factíveis e exequíveis, pois o setor privado não quer facilidades, quer garantia de sustentabilidade e desenvolvimento.

A revisão do arcabouço legal do setor inclui Lei nº 12.815/2013 (Motoristas); Lei nº 12.815/2013 (Portos); Medida Provisória nº 612/2013 (Portos Secos / EADIs / CLIAS); Lei nº 9.611/1998 (OTM) e Decreto nº 1.102/1903 (Armazém Geral).

Com 27 incidências diferentes de ICMS, torna-se impraticável a operacionalidade da Lei nº 9.611/1998 - OTM (Operador de Transporte Multimodal) pela impossibilidade de emissão de apenas um documento fiscal; equiparar a incidência de impostos nos combustíveis da cabotagem com o longo curso; desburocratizar o desembarço nos portos da carga doméstica (cabotagem), hoje tratada como carga de longo curso e disponibilizar serviços públicos reguladores, anuentes e intervenientes 24h.

É necessário, portanto, enfrentar a reforma tributária, principalmente quanto ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), ponto nevrálgico e condição sine qua non para a implantação do Operador de Transporte Multimodal (OTM).

Nas Questões de Governança, despolitização dos cargos e gestão meritocrática voltada a resultados; racionalizar, atualizar, unificar, harmonizar, priorizar e IMPLANTAR! Em financiamento e desoneração, revisão da pauta de financiamento dos setores (rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário, portos, retroportos, operadores logísticos), a exemplo do

Finame, Reporto etc; estabelecer nova agenda de desoneração fiscal do setor, exigindo contrapartidas de investimento.

Incentivar e fomentar junto a zonas produtoras do agronegócio estações de silagem consistentes entre produção e capacidade de estocagem e escoamento dos portos.

Incentivar e fomentar a construção de terminais intermodais em pontos concentradores de carga (hubs), priorizando a instalação junto a rios navegáveis e entroncamentos rodoferroviários.

Incentivar, sempre que se faça necessário, a exemplo do que foi implantado na Baixada Santista, a construção de pátios reguladores de transferência de veículos de carga aos portos, harmonizando os interesses dos municípios lindeiros, desobstruindo tanto os acessos urbanos, quanto às zonas portuárias, fazendo-se necessário, contudo, o estabelecimento do controle de fluxo através de adequado sistema de agendamento de acesso aos terminais.

Cobrar/regular a programação eletrônica de transferência de carga entre as estações de silagem e pátios reguladores aos portos. Dar prioridade e foco na cabotagem, desonerando combustíveis, flexibilização de bandeira, harmonização operacional nos terminais de contêineres entre carga de cabotagem e longo curso. Liberdade para a contratação de mão de obra nos portos, trazendo coerência e aderência à nova tecnologia dos terminais e configuração dos navios modernos.

A logística é fator crítico de sucesso. É a palavra da moda, mas as pessoas podem não estar falando da mesma coisa quando abordam o tema, pois estão usando de reducionismo. Logística é muito mais abrangente!

Os entraves ao desenvolvimento da Multimodalidade no Brasil incluem:

- Operacionais: regulação e infraestrutura
- Cultural: barreiras comerciais (confidencialidade e concorrência)
- Tributário: ICMS, ISS, IPI e outros. Apesar de todos os esforços realizados nesses últimos tempos, esses entraves ainda afetarão por algum tempo o correto desenvolvimento da multimodalidade no Brasil.

A Multimodalidade é estratégica para o Brasil, porque somos competitivos na origem (produção), com uma operação logística integrada; seremos mais competitivos no destino; a base para a multimodalidade é a implantação de Plataformas Logísticas. Precisamos desonerar o setor de infraestrutura, firmando compromissos de contrapartida de investimentos no próprio setor e garantir fontes de financiamentos para a modernização de todos os modais de transporte e infraestrutura correlata.

Para que a logística no Brasil deixe de ser "gargalo" e passe a ser alavanca competitiva é necessário: mudança Cultural, reconhecer a importância do valor e do tempo, ter um ambiente regulatório adequado e que resolva os problemas de alfandega, câmbio e impostos internos, integração operacional entre os agentes públicos, capacitação de gestão, investimentos, infraestrutura nos modos de transportes e integração modal.

Debate:

Rodrigo Vilaça – CNT - pergunta para Frederico: o que nós temos que fazer com relação à prática intermodal/multimodal? Há uma centralização de comandos ministeriais e um plano efetivo de logística? Esse é o caminho?

Frederico responde – Estamos diante de numa batalha de corações e mentes. Precisamos trazer os argumentos, não faltam dados. Só que isto não sai dos nossos muros empresariais.

Há uma batalha nas ruas e os empresários são responsáveis por isto. A cultura brasileira é muito bajulativa, fulanizadora. Não tenho nada contra você, mas contra sua ideia. A dragagem do Brasil não está nos trilhos, está num inferno. Temos que ter um choque de sinceridade. Ano passado a MP era a salvação da lavoura, ia mudar o mundo e, 14 meses depois está aí e não aconteceu nada, vai ter que mudar muita coisa. A questão dúbia não nos leva a lugar nenhum. A batalha está na sociedade, temos que ganhar as coisas, grandes discussões e temas nas ruas.

Rodrigo Vilaça – faz uma réplica para Frederico – um ministro de Estado ficar assustado com a questão da dragagem me preocupa mais ainda. Um homem público dizer isto me espanta. A responsabilidade é conjunta, todos temos que nos unir e fazer este processo. Como temos que nos unir para gerir esta engrenagem?

Frederico responde – é certo que precisamos ter os melhores dados, as melhores propostas e estratégias. Isso é necessário, mas é suficiente? Claro que não. Estamos numa discussão de poder, política, precisamos avaliar a medição de forças. Muita gente ganha com a ineficiência. Por isso temos que identificar quem são os aliados e os que estão contra. Temos que identificar as forças, as que querem mudar e as que não querem. O problema não são as pessoas, é de governança, que é confusa. Esta é a questão. Outra que é crucial é sobre o planejamento, não existe quem faz e quem executa o plano. Gestão planejada é questão de postura. Exige planejamento em qualquer nível da empresa. Convencer e constranger com as nossas teses.

Opice responde – quando Maomé não vai à montanha, ela tem que ir a Maomé. Nós sabemos que o governo não entende nada sobre logística. Não tem quadros treinados para atuar com o tema. Enviam profissionais aos grandes centros para fazer benchmarking, mas nada evolui. Com isso temos que levar soluções e propostas de alternativas para solucionar a questão, incluindo todos os usuários de carga do Brasil. Falta há muito tempo uma ação mais robusta do nosso setor para apresentar melhorias ao sistema logístico brasileiro, inclusive ajudando o Governo a sair desta inércia. Precisamos construir uma solução. Não é só mostrar erros e apontar falhas.

César comenta o tema – despolitizar, racionalizar, objetivar, priorizar, planejar e executar. Esse é o ciclo que deve rodar sempre. Não é preciso um superministério. Basta um Ministério dos Transportes atuante e com competências definidas que o setor vai avançar.

PAINEL 5

Tema	Aspectos tributários da logística
Data	03/09/2014
Horário	11h30
Palestrantes	Moderador: César Meireles – diretor-executivo ABOL Palestrantes • Rogério Akira Ashikawa – diretor adjunto da DEAT da Secretaria da Fazenda de SP • Eduardo Sanovicz – presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR • Roberto Giannetti da Fonseca – diretor titular do departamento de relações internacionais e comércio exterior da FIESP

Síntese do painel

Os tópicos de condução do painel foram: a racionalização da tributação sobre todos os modais de transporte; desoneração do transporte como forma de melhorar a competitividade do país; isenção de ICMS sobre o frete nas exportações (liminares); isonomia tributária no transporte; afetação do transporte de cabotagem e o transporte aéreo e aspectos de competitividade da produção industrial brasileira devido à oneração do transporte.

Principais ideias e propostas apresentadas

O cenário da aviação brasileira pré-2002 era de preços regulados pelo Governo; tarifas elevadas; baixo número de consumidores; competição limitada e diferenciação por serviços. Diante disso, existia liberdade tarifária; tarifas em queda; emprego e renda em ascensão; massificação do transporte aéreo; competição real e diferenciação por preços.

O cenário atual é de custos em elevação; demandas formuladas ao Governo; redução de oferta; melhorias internas; ajuste de preços; demandas equacionadas X demandas não equacionadas.

A tributação elevada compromete a competitividade do país como destino turístico. Brasil no relatório 2013 de competitividade do setor de Viagens e Turismo do Fórum Econômico Mundial, que avalia 140 nações: 118ª colocação quanto à tributação dos bilhetes aéreos internacionais e tarifas aeroportuárias. O preço e a tributação do combustível representam grandes gargalos

Mesmo tendo aproximadamente 75% do volume produzido no Brasil, o QAV é precificado pela paridade de importação. O combustível dos voos internacionais é isento de PIS, COFINS e ICMS, para os voos domésticos 3,65% de PIS e COFINS, além do ICMS. Em qualquer dos

casos o combustível brasileiro fica acima da média mundial, incluindo mercados bem menos desenvolvidos.

Os Estados têm trabalhado em políticas diferenciadas de ICMS para estimular voos para regiões específicas. Políticas similares tem também servido para estímulo a voos internacionais. Exemplos: Fortaleza - benefícios nos voos domésticos atrelados a voos internacionais. TAM e Gol aderiram.

Um país da dimensão territorial do Brasil impõe desafios à competitividade de forma mais aguda que muitos outros que concorremos. O Brasil é o maior destaque, pois temos enormes distâncias entre os centros produtores, os centros consumidores e os exportadores. A questão da logística não é algo banal ou de baixa relatividade, é de alta relatividade, o que coloca a logística em nossa prioridade nas decisões de política econômica, industrial e tributária. A logística é um fator de competitividade imperativo.

Não podemos ignorar que a questão logística depende do valor dos produtos que estamos comercializando. Não podemos generalizar a logística para todos os setores do agronegócio brasileiro, pois depende da mercadoria.

Quando você diz que o fator de produção de capital é intensivo na maioria dos modais logísticos, vai afetar a taxa interna de retorno, que o investidor esta procurando para seu investimento, ou vai afetar o usuário. Um ou outro. Pois você vai ter que, ao longo da vida útil do equipamento que foi colocado naquele modal, você vai ter que remunerar não só o custo efetivo do equipamento, mas do tributo que foi cobrado em cima. É de uma falta de racionalidade tributária tremenda a tributação, o ônus tributário em cima do investimento logístico. Ele vai trazer uma ineficiência para o sistema ao longo de todo o período de existência do equipamento.

Em 2007, 2008 e 2009 houve um boom de investimento no setor ferroviário, em termos de equipamentos, com locomotivas novas que foram compradas e colocadas em uso no Brasil. Vou comentar um case sobre a fábrica de locomotivas da GE em Contagem (MG), que tenho o prazer de ter participado. Quando conseguimos zerar a carga tributária da locomotiva, a GE ficou numa situação complicada. Então tivemos que abrir um novo capítulo nos dois últimos algarismos da NCM para 20 ferros peças, 80% do custo de montar uma locomotiva no Brasil e zeramos a tarifa de importação no MERCOSUL, e continua a produção de 75 locomotivas por ano no Brasil importadas com tarifa zero. Isso recolocou o Brasil no mapa da fabricação mundial de locomotivas. Isso serve para mostrar como uma iniciativa tributária pode render benefícios em geração de empregos, ampliação de mercado etc.

Outro ponto recente, tratado com a Secretaria de Fazenda de São Paulo, é uma questão de dutovia, que é um importante modal logístico. É sobre o alcoolduto, projeto de enorme envergadura, com 1.200 km de dutos, com sete bilhões de reais de investimentos, envolvendo cinco grandes grupos investidores e que tem por objetivo chegar a 20 bilhões de litros de etanol de transporte por duto, dispensando o transporte rodoviário, e que vai tirar 1.500 caminhões por dia da estrada. A entrega do produto será num centro de captação.

Convidaram nossa empresa para criar um novo centro tributário e, com o apoio de técnicos da Secretaria de Fazenda de São Paulo e do Confaz, fizemos então o modelo que já foi aprovado, implementamos o deferimento da entrada e da saída, e um controle por informática dos créditos e débitos do que entrou e do que saiu. Com isso é possível monitorar todos os

investimentos entre os Estados, de forma que trouxe muita eficiência e evitou até sonegação de impostos. Esse modelo reduz em 70% o custo do transporte de etanol no Brasil. A eficiência que trará é outro ponto de destaque da questão.

Sempre que tivermos legislação tributária para logística, temos que refletir sobre o custo-benefício desta tributação. Porque às vezes onerar a logística, seja no CAPEX, seja no OPEX, pode representar do ponto de vista dos efeitos, não um resultado positivo para a economia, mas para a próxima arrecadação tributária, porque tem mais a colher nos efeitos competitivos que isso dá, sistêmico na economia, que tributar na fonte, na origem, não tem lógica pelo fato do ônus que trará para a economia.

Em São Paulo, o que determina se uma prestação de serviço de transporte é interna ou interestadual é o deslocamento físico da mercadoria e não a localização do tomador, remetente ou destinatário.

A retribuição pela prestação do serviço, ainda que de forma indireta, é, dessa forma, elemento de suma importância para a caracterização do fato gerador. Assim entendida (a retribuição) quando o prestador realiza a prestação com fins econômicos, quer seja imediatamente, quer seja futuramente, exceto os casos de benemerência, em que não há efetivamente prestação de serviço de transporte pela sua gratuidade.

Na exportação e transporte de livros, jornais, periódicos e papel destinado à sua impressão, a partir de 27/10/2010, ficou isento do imposto para transporte de mercadoria originada em território paulista e destinada ao exterior ou até local de embarque, recinto/armazém alfandegado ou Armazém Geral (remetente credenciado).

Debate:

Jussara Ribeiro – Instituto Besc – pergunta para Roberto Giannetti - falando sobre eficiência energética, em relação à produção do álcool não é eficiente. Precisamos de 0.6 de diesel para produzir um litro de álcool. Os dutos então são absolutamente necessários, pois temos que transportar o álcool por caminhões é preciso usar diesel, já transporta dentro da usina e para levar para outros Estados. Os dutos são o caminho, a solução sobre todos os pontos de vista.

Roberto responde – vamos pensar que um caminhão deve levar em média 30 mil litros por tanque, na carroceria, para 20 bilhões de litros, estamos falando de um milhão de caminhões que vão deixar de circular por ano no Brasil. Obviamente que o alcoolduto com um eixo central não chegará a cada posto de gasolina, mas estará a 20, 30, 50 km de distância do consumo deste eixo que vem de Goiás, passa por Minas, passa por São Paulo e chega no Rio de Janeiro. Cerca de 70, 80% do etanol do Brasil estará neste processo. É realmente uma grande solução logística, tributária e ambientalmente correta.

Rodrigo Vilaça complementa - sem dúvida, a dutovia para líquidos e gases é o melhor tipo e o melhor módulo realmente. Pensando nisso, que perspectivas temos de fazer uma multimodalidade realmente eficiente no Brasil?

Roberto responde – quem pega o ICMS de um modal e passa para o outro, ele é transferível. Se for para exportação, o raciocínio é outro e você acumula o ICMS do transporte. Dezenas de empresas têm a cumulatividade do imposto de transporte, pois tem um viés exportador e não

conseguem compensar, voltando o problema do ressarcimento do crédito, que tem um regime especial. É difícil fazer o modelo perfeito.

César Menezes – ABOL - complementa a resposta – o problema é um pouco maior. A lei do ODM é de 1998, naquele momento havia um protocolo com a harmonização do ICMS para este fim. O que acontece hoje é que temos registrado como operadores de transporte multimodal, em torno de 400, e de lá pra cá nenhum deles consegue operar, pois é preciso trabalhar com um conhecimento único, e este documento único tem que ser caracterizado e entendido não só para as operações domésticas como também para as operações internacionais, considerando a visão porta a porta. Tem que trazer uma mercadoria do interior da França para o interior do Brasil com um único documento. Esta questão se vê penalizada pela questão do ICMS, com as variações internas do Brasil. Por isto a importância de um fórum como este, onde conseguimos reunir os principais porta-vozes da cadeia logística, em todos os níveis, e seus parceiros nas esferas municipal, estadual e federal.

Adalberto Febeliano – ABEAR – complementa a resposta também – queria comentar que a questão não é somente do aproveitamento dos créditos, mas, principalmente, a complexidade de ter que emitir um conhecimento para uma mercadoria que sai de uma fábrica, vai para um depósito, depois segue para um porto, pega um navio de cabotagem, vai para outro porto para ser enviada ao exterior. Seria preciso cinco conhecimentos para a circulação da mesma. Isso é absolutamente inviável em termos de competitividade.

Rodrigo Vilaça - CNT – pergunta para Eduardo Sanovitz – a questão do querosene de aviação versus a questão da infraestrutura aeroportuária no Brasil são fatores de limitação da expansão das companhias aéreas brasileiras? Corremos o risco da internacionalização ou de grandes grupos estrangeiros virem dominar a América do Sul, temos que nos preocupar com isto?

Eduardo responde – esta pergunta vale um milhão de dólares. A resposta não é tão simples. A aviação é uma atividade internacionalizada de saída. É toda internacionalizada sempre. No Brasil, mesmo com todos os debates que temos, temos um limite constitucional de que o capital estrangeiro só pode ter no máximo 20% de propriedade de uma companhia aérea no Brasil. Hoje, temos uma bandeira no sentido de derrubar no congresso esse limite, pois entendemos que, na medida em que, havendo legalidade, o problema hoje no planeta não é mais o controle de capital, mas o controle estratégico de atuação das empresas. Sobre controle, entendemos que é preciso no Brasil um controle estratégico. A Embraer tem um sistema de gestão que, se tiver uma reunião com um estrangeiro e cinco brasileiros, entendemos que este modelo é correto. Isto é algo completamente diferente da saúde das empresas. Entendemos que hoje não há o menor risco para a saúde das empresas aéreas brasileiras. Temos um cenário de dificuldades de expansão. Algumas são de capital aberto, outras estão se preparando para abrir capital. Por isto, temos que oferecer a cada uma delas um plano de expansão adequado, pois, todo negócio, quando passa ao controle dos acionistas têm um plano de desenvolvimento. O desafio que temos agora é que a aviação no Brasil triplicou no Brasil em dez anos. E estamos publicamente assumindo um compromisso de que é possível quase dobra-la e para isto é necessário que as condições de competitividade sejam similares às condições internacionais, para que possamos comparar o desenvolvimento do Brasil com o mercado internacional, disputar os capitais internacionais e para que possamos ampliar a participação da aviação brasileira nessa internacionalização.

PAINEL 6

Tema	Eficiência do Transporte e Equacionamento de gargalos operacionais
Data	03/09/2014
Horário	14h30
Palestrantes	Moderador: Nauber Nascimento, assessor especial da presidência da ANTT Palestrantes • Bento José de Lima - diretor de operações da VALEC • Rodrigo Vilaça - presidente da seção ferroviária da CNT • Luis Henrique Teixeira Baldez - presidente-executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga - ANUT

Síntese do painel

Avaliar o formato nos novos projetos ferroviários; conhecer novos projetos que preveem espaço para a instalação de outras infraestruturas; checar a interferência urbana na operação do transporte (portos, aeroportos e ferrovias); analisar hidrovias e eclusas como compensação ambiental – modelo Holanda ou Bélgica e o uso múltiplo das águas.

Principais ideias e propostas apresentadas

Na ineficiência atual no transporte brasileiro, Mato Grosso é o Estado com maiores custos de frete. Para a mudança no modelo de concessão, uma das saídas é a integração vertical, que inclui contrato de concessão para gestão da infraestrutura bem como prestação de serviços de transporte ferroviário.

O novo modelo de exploração de ferrovias inclui serviços de transporte (carga, descarga e deslocamento); Operadores Diversos (competição intramodal); Construção; Manutenção da Infraestrutura e Controle de Tráfego.

Na convivência com modelo vertical existe a necessidade de garantir acesso dos clientes às ferrovias limítrofes e ulteriores para que o fluxo Origem/Destino seja completado. Como consequência, existem formações de novos corredores para atendimento ao mercado de exportação e ao mercado interno.

A visão de futuro na aviação civil inclui venda direta ou indireta; sistema online preenchendo os slots sem ocasionar overbooking, resultando em mercados/usuários. No caso das ferrovias, a venda direta ou indireta, sistema online preenchendo os slots sem ocasionar overbooking, resultando em operadores/usuários.

E o que querem os usuários? Aumento na oferta dos serviços de transportes e logística, em bases isonômicas; expansão de capacidade atual e futura; prestação de serviços com qualidade; preços, tarifas e custos cobrados em regime de eficiência; aumento de eficiência modal e de competitividade.

No Plano CNT de transporte e logística 2014, a visão de longo prazo inclui necessidade de mais de 2.000 projetos de infraestrutura; investimentos da ordem de R\$ 1,0 trilhão; modais: Rodoviário (R\$ 360 bi), Ferroviário (R\$ 450 bi), Navegação Interior (R\$ 61 bi), Portuário (R\$ 61 bi), Aeroportuário (R\$ 25 bi) e Terminais (R\$ 30 bi).

No Cenário Setorial Nas Ferrovias, concentração em minério de ferro e produtos agrícolas; 18.000 km de ferrovias abandonados ou subutilizados (dos 28.000 km concedidos); baixa participação dos fluxos intramodais (apenas 7%); serviços prestados com baixa qualidade e tarifas / custos elevadas.

Nos objetivos e princípios da regulação estão: estímulo à concorrência na prestação do serviço, na busca da modicidade tarifária; acesso irrestrito a toda a malha ferroviária; garantia de isonomia na utilização do serviço; garantia de operação eficiente e segura do transporte; garantia da interoperabilidade e integração plena da malha; vedar o monopólio ou oligopólio no transporte de carga.

No setor ferroviário, estão: Regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI); Padronização dos Sistemas de Sinalização e Comunicações Ferroviárias (Interoperabilidade); Regras de Venda de Capacidade Operacional; Regulamento de Segurança na Circulação de Trens; Regras sobre Usuário Investidor; Regras para Operações / Receitas Acessórias; Regras e Procedimentos de Fiscalização do Serviço de Transporte; Regras para Devolução de Trechos; Definição dos Elementos Básicos de Projetos para Novas Outorgas; Sistema de Custo de Obras e Investimentos Ferroviários; Regras de Exploração de Faixa de Domínio e Modelo conceitual.

Atual: Pedágio como fonte de arrecadação tributária. Proposição: Pedágio como fonte de recursos para manutenção das rodovias, por aqueles que as utilizam (usuários). Atual: Valor do Pedágio como resultante de uma equação financeira, que relaciona Custos de Investimentos, Manutenção, Operação, Tributos e Taxa de Retorno. Proposição: Valor do Pedágio definido como parâmetro nacional de política econômica (em R\$ por 100 km).

Como Modelo de subvenção: Projeto, Contratação e Obras – responsabilidade do Concessionário. Fiscalização, Controle e Aprovação dos Projetos – responsabilidade do Poder Concedente. Pagamento pela Implantação das Obras – responsabilidade do Poder Concedente, segundo cronograma físico-financeiro previamente aprovado. Tarifa de Pedágio não agrega Investimentos – são públicos. Redução na Tarifa: 32%. Com desoneração tributária – redução de 60%.

No setor portuário, Modelo de Arrendamento: Menor Tarifa, com pagamento de Outorga. Arrecadação que pode atingir mais de 30% da Receita Projetada. Modelo de Arrecadação e não de Competitividade. Reflexo direto nos preços e tarifas cobrados dos usuários. Proposição: Modelo de menor Tarifa, sem pagamento de Outorga.

Novo modelo para serviços de dragagem. Proposição: Modelo de Concessão. Serviços financeiramente sustentáveis. Responsabilidades do Concessionário: Dragagem de aprofundamento de manutenção, sinalização. Contratos de longo prazo: 15 anos (p. ex.). Pagamento direto do usuário ao concessionário, sem passar pela Autoridade Portuária.

Pagamento pelo Concessionário de uma taxa de fiscalização à Autoridade Portuária. Extinção da Tabela I – Serviços de Infraestrutura Aquaviária.

Na posição dos usuários, aceleração das parcerias públicas com o setor privado, definição de prioridades, racionalização dos modelos visando aumento de competitividade; gestão dos projetos otimizada; fortalecimento das Agências Reguladoras; operacionalização do CONIT.

Debate:

César Menezes – ABOL - pergunta como cidadão – para Bento – ouvimos alguns exemplos aqui de projetos internacionais de construção de portos em tempo recorde, por volta de cinco ou seis anos, entre concepção, projeto e construção, da mesma forma como gostaríamos que fossem realizados no Brasil. A Ponte Rio Niterói é um exemplo de projeto que foi construído em cinco anos. Será que lá fora, a pressa é inimiga da perfeição?

Bento responde - sou diretor de operação da Valec, minha área é responsável por atuar com compra e venda de capacidade. Não tenho conhecimento da área de obras para te responder com segurança. Sobre o fim da pergunta, se a pressa é inimiga da perfeição, como é um modelo novo, que tem como fundamento a quebra de monopólio, não acreditamos que isso ocorra do dia para a noite. A pressa é inimiga da perfeição. Em relação às obras propriamente ditas, como cidadão, gostaria que fosse mais rápida.

José Alberto Ribeiro – ANEOR – pergunta para os participantes do painel - quero fazer uma colocação. Saiu do foco ferroviário e foi para outros modais, já que nosso tema é a multimodalidade. Dentro deste tema, porque os usuários de cargas, de qualquer tipo, não querem, ou nunca pensaram, ou porque acham que não tenha rentabilidade, ou que está muito alta, porque não são nossos parceiros como concessão?

Rodrigo Vilaça responde – a parceria pública privada que queremos é com a reunião de todos os órgãos de interesse, agências reguladoras e as empresas. Estou subsidiando as grandes multinacionais de soja realizando e construindo ferrovias? Com portos no Rio Amazonas? É assim que iremos trabalhar para atender ao momento do agronegócio brasileiro? Em meu entender não. Nós tentamos como ferrovias diminuir os gargalos que afetam a todos nós. Tem muitos custos envolvidos no processo. O Estado brasileiro é que tem que conduzir este processo, por meio de um único Ministério dos Transportes.

Baldez também responde – sobre os usuários participarem das concessões, acredito que as empresas da área tinham certa pureza. Hoje isto mudou. Muitas empresas querem se tornar operadores logísticos, inclusive empresas do agronegócio brasileiro, que tem possibilidade de se tornar concessionário de ferrovias. Estão desenvolvendo estudos de viabilidade para fazer parcerias de operação. Está havendo mudanças de rumos entre as empresas de core business originais em outras áreas. E se deslanchar mesmo esta nova estrutura logística no país vai ampliar mercado para todo mundo.

Carlos Eduardo Tavares - CONAB – pergunta para Bento – em 2002/2003, o governo criou o PPP, que era caracteriza pela pessoa que detinha a concessão teria que construir a estrada de ferro e operar a estrada de ferro. A garantia do governo federal era uma receita sobre o

retorno do investimento. Porque o modelo que foi testado não é adotado e porque foi adotado outro modelo de concessão?

Bento responde – desconheço esta experiência que relatou para te responder. Poderia nos encaminhar esta informação para que possamos pesquisar a respeito. Obrigada!

PAINEL 7

Tema	Financiamento e Investimento em Infraestrutura e Estrutura de Garantias
Data	03/09/2014
Horário	16h30
Palestrantes	Moderador: Edimilson Antônio Dato Sant'Ana – gerente de relações governamentais da Petrobrás Palestrantes • Marcelo Franco – presidente da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantia – ABGF • Márcio Giannico Rodrigues – gerente executivo da diretoria de mercado de capitais e infraestrutura do Banco do Brasil • Cleverson Aroeira – chefe do Departamento de Transportes e Logística do BNDES

Síntese do painel

Os principais tópicos abordados pelos palestrantes incluíram participação do investimento estrangeiro; do mercado de capitais e do Private Equity.

Principais ideias e propostas apresentadas

O FGIE é um fundo de natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da ABGF, sujeito a direitos e obrigações próprias, não contará com qualquer tipo de garantia ou aval por parte do Poder Público e responderá por suas obrigações até o limite do seu patrimônio. O valor máximo, ponderado pelo risco, a ser garantido pelo FGIE será limitado a cinco vezes o montante dos recursos que constituem o seu patrimônio líquido.

O Fundo somente poderá oferecer cobertura de forma direta quando não houver aceitação, total ou parcial, dos riscos pelas sociedades seguradoras e resseguradoras. Garantia Direta é a modalidade de garantia contratada diretamente com a Administradora do FGIE. Garantia Indireta refere-se à transferência, para o FGIE, de risco de sociedades seguradoras, resseguradoras ou, ainda, de fundos garantidores, na forma prevista Art. 19º do Estatuto do FGIE.

O papel da ABGF nos projetos de infraestrutura inclui cobrir os riscos de grandes projetos do governo, como as obras PAC e as relativas a concessões na área de infraestrutura; proporcionar maior atratividade aos projetos de concessões de infraestrutura; disponibilizar garantias de forma a desonerar os balanços dos investidores (acionistas); garantir operações em áreas de grande interesse para o desenvolvimento econômico e social no país; elevar os investimentos e contribuir com a conclusão dos projetos do PIL e do PAC.

O Banco do Brasil conta com quatro áreas responsáveis pelo financiamento corporativo a grandes empresas nacionais. O Corporate Banking é o maior financiador das companhias brasileiras, tendo o compromisso com os objetivos estratégicos e financeiros da Companhia. O

Investment Banking oferece completa estrutura de banco de investimento, com equipe dedicada e experiente, com atuação consistente nas mais importantes ofertas e transações de valores mobiliários brasileiros. Na área de Relacionamento é o maior banco da América Latina, com mais de R\$ 1,37 trilhão em ativos totais, com irreplicável estrutura de distribuição de ações no varejo, com mais de 5,4 mil agências. Como Global Market, o banco disponibiliza ampla plataforma de distribuição institucional no Brasil e no Exterior e acesso aos mais importantes investidores institucionais nos principais mercados internacionais.

A Lei 12.431, Debêntures incentivados, foi prorrogada e ampliada devido a latente necessidade de funding para os projetos de infraestrutura. A expectativa é que se tenha aumento de operações desse tipo no mercado nos próximos anos. Desde a promulgação da lei até agosto de 2014 foram a mercado 20 transações, totalizando R\$ 7.698 milhões. Por conta da isenção fiscal, os ativos têm atraído principalmente o público do segmento Private Banking.

Já o BNDES tem uma carteira específica para concessões nos diversos modais. O apoio do BNDES à logística inclui: ampliar e modernizar a rede de infraestrutura de transportes; tornar os processos logísticos mais econômicos e eficientes; promover a modicidade tarifária e maior concorrência entre os operadores e integração dos modais articulados com as cadeias produtivas.

Atualmente, o banco de fomento está apoiando 55 concessões de rodovias existentes em 40 operações. O investimento total é de R\$ 53,2 bilhões, com financiamento de R\$ 31,1 bilhões, já tendo sido liberado R\$ 9,8 bilhões.

No setor ferroviário, são 13 concessões existentes atualmente em 12 operações. O investimento global é de R\$ 33,9 bilhões, sendo R\$ 10,8 bilhões financiados, com liberação até o momento de R\$ 4,0 bilhões.

Em portos, são 24 operações, com investimento de R\$ 18,5 bilhões, sendo que R\$ 10,2 bilhões já foram liberados. E em aeroportos, são 6 operações, com investimento de investimento R\$ 13,0 bilhões, tendo sido financiados R\$ 9,0 bilhões e já liberados R\$ 5,8 bilhões, atendendo 45% da demanda doméstica brasileira.

Para Participação da BNDESPar, as companhias precisam ter um aporte mínimo de R\$ 100 milhões; participação limite de até 20% do capital social da holding; adoção de melhores práticas de governança; mecanismos de liquidez, com venda conjunta (*tag along*), previsão de abertura de capital ou opção de venda para o controlador (*put*).

Em licenciamento ambiental, a experiência do BNDES é recente nas concessões rodoviárias. As rodovias do PIL estão inaugurando um novo modelo de alocação de risco para o licenciamento ambiental, onde o poder concedente é responsável por obter todas as licenças, com empenho engajado da agência reguladora, do IBAMA e do governo federal.

Debate:

César Menezes comenta a apresentação do BNDES – gostaria de falar sobre investimento e fica muito clara na transparência da apresentação quando você traz uma planilha e nos apresenta que não está havendo investimento nos diversos modais de transporte e infraestrutura. Gostaria de agradecer e parabenizar por esta postura.

Rodrigo Vilaça – pergunta para Márcio Rodrigues – como você está vendo o investimento em ferrovia ao longo da última década? Como isto assusta o investidor e o que vocês estão fazendo para mudar isso? Como é feito para mitigar isto?

Márcio responde – nos preocupa, mas não nos assusta. Esse é o lado bom da questão. O desafio não é pequeno e o gap de investimento em porto e ferrovia é muito grande. Estamos falando de cifras muito grandes e que só irão receber o investimento se encontrar uma equação de risco que funcione. São projetos diferentes e projetos diferente, cada um com foco num modal específico. O investimento em portos é algo que já vinha acontecendo e é um ambiente mais conhecido. Ferrovias é outro negócio. Precisamos construir uma malha que o Brasil demanda e atrair investidores. Isso é um risco. A equação é possível e temos feito conversas com vários investidores no Brasil e fora também. E interesse em viabilizar isso também tem. Talvez os investimentos não venham tão rápidos como gostaríamos, mas que vão acontecer vão.

Marcelo responde – a ABGF também está à disposição e empenhada em se envolver na questão de infraestrutura e tentar minimizar estes riscos do poder concernente. Estamos na fase de estruturação, mas o princípio não muda até que haja um amadurecimento para viabilizar estas obras. Em relação às ferrovias e portos também estamos com expectativa e à disposição, aguardando, analisando. Existe uma preocupação, mas o Governo está tratando o tema com serenidade e estamos na expectativa de ser chamado para participar das conversas e atuar efetivamente.

Frederico Bussinger – IDELT – para Cleverson: gostaria de comentar sobre o slide que mostra a curva dos financiamentos e investimentos. Fiquei intrigado com o gráfico, pois constatamos que os investimentos vinham sendo feitos e se reduziram e em 2014 vai diminuir mais ainda. Quando olhamos os anos à frente na sua apresentação, há um investimento em portos superior a 2012, considerado ano pico, e nos seguintes um crescente. O que é levado em consideração para esta expectativa positiva sobre os próximos três anos para o segmento portuário?

Cleverson Aroeira responde – estamos num momento de transição que está durando muito mais do que se pretendia. E talvez o desenrolar das coisas fosse diminuindo as incertezas. E neste cenário, os investimentos diminuiriam. O pacote dos quatro blocos que o Governo liberou está na pauta de avaliação do TCU e ainda não temos perspectivas por causa do período de eleição. O assunto está pendente para os arrendamentos acontecerem. Estão todos na expectativa, não se sabe nada a respeito do que será feito no segmento portuário, estão todos aguardando o novo marco regulatório para verificar o que será afetado a partir dele. Mesmo no momento de incerteza tem investimentos sendo feitos, bem menores do que é necessário.

Juliano – ANTT – para Marcelo – Minha dúvida é, se o fato de constituir uma agência de garantias que tem na sua prioridade os riscos não gerenciáveis, é o fato de que não aconteça e os agentes envolvidos questionam o ápice temporal da resolução desse evento.

Marcelo responde – De fato temos uma cláusula sobre o leilão da ANTT e existe mesmo um ápice temporal para julgamento e definição do pedido.

Juliano – ANTT – para Márcio - vocês que trabalham na estruturação dos financiamentos, sabemos que existe um represamento de investimentos nos mais variados setores, incluindo os diversos modais. E estamos tratando de uma integração logística destes meios e não adianta melhorar as diversas malhas de transporte se a ideia é fazer um sistema integrado. Como poderia ser feito, se sabemos que mercado de capitais é um formato de financiamento muito mais barato e podia fazer explodir estas características de financiamento para a infraestrutura, a fim de que aconteça mais IPO, por exemplo, ou outra medida na realidade macroeconômica que temos no país e no curto prazo.

Márcio responde – você pontuou bem sobre o mercado de capitais, separando o de renda fixa do de renda variável, sendo que o último tem uma profundidade global. Isso vale para qualquer geografia. Temos cada vez mais participação dos estrangeiros em bolsa, mas tem uma variação grande ao longo do tempo, principalmente pelo humor do investidor. Não



existem hoje grandes dificuldades para trazer o investidor de Equity para a infraestrutura. Tem bastante gente interessada nisso. Na parte de dívida, a equação é um pouco diferente. A poupança interna é limitada, temos que trazer poupança externa para este financiamento. A credibilidade do nosso sistema financeiro avaliza isso. O mercado ainda está incipiente neste tema porque o mercado é um pouco novo ainda. Tem formas de trazer mais criatividade para o financiamento.

Solenidade de encerramento:

Tema	Fechamento do evento
Data	03/09/2014
Horário	18h30
Palestrantes	Participantes • Jussara Ribeiro – diretora do Instituto Besc e presidente do Painel 2014 • César Meireles – diretor-executivo da ABOL • José Alberto Ribeiro – presidente da ANEOR • Rodrigo Vilaça – presidente da seção ferroviária da CNT • Edson Dalton – BNDES

Síntese do painel

Encerramento das atividades do evento, com destaque para os participantes e agradecimento às entidades apoiadoras e patrocinadores.

Depoimentos dos conselheiros

Jussara Ribeiro – Instituto Besc – gostaria de dar meu depoimento de que há muito tempo não via um seminário terminar com o debate ainda aquecido. E convido meus colegas do Conselho aqui presentes na mesa para fazer suas considerações finais sobre o evento.

César Meireles – ABOL – quero parabenizar o Instituto Besc, na pessoa da Jussara Ribeiro, pela maneira firme como tem conduzido o trabalho e para mim é uma honra fazer parte do Conselho e podem contar com a ABOL para o Painel 2015. E mais uma vez obrigado e parabéns pela sua liderança!

José Alberto Ribeiro – ANEOR – gostaria de parabenizar também pela organização e agradecer o convite para estarmos aqui representando a ANEOR. Foram dois dias muito gratificantes e continuamos à disposição de vocês como interlocutora dos construtores. É um pilar muito importante estarmos neste contexto conversando com vocês. Obrigado!

Rodrigo Vilaça – CNT – Em nome dos profissionais da logística, principalmente, gostaria de agradecer o convite e a presença de todos aqui neste momento único! Obrigado!

Edson Dalton – BNDES – foram dois dias realmente de muito aprendizado e espero que possamos dar continuidade a outras edições do seminário contando com a participação de pessoas de peso. Espero que possamos continuar nos reunindo sempre para conversar sobre o setor e espero também que o documento que está sendo produzido aqui possa ajudar a transformar o país.

Jussara Ribeiro – Instituto Besc - ontem ficou definida na reunião do Comitê que o documento produzido aqui será enviado aos candidatos à Presidência da República e, como o



Instituto Besc sempre faz com todos os seus projetos, encaminhado às agências reguladoras e aos parceiros públicos e privados e associações. E, por decisão do Conselho, em virtude da importância dos temas e das demandas geradas, inclusive por depoimento de funcionários desta casa, que o nosso seminário foi a discussão mais importante já realizada neste auditório sobre logística, infraestrutura e transporte. Devido a isso, fica a proposta de data dos dias 25 e 26 de agosto de 2015 para a realização do Painel 2015. Faremos novas reuniões do Conselho, a composição do mesmo também será renovada e espero todos aqui no ano que vem. Já reservem nas suas agendas. Obrigada!