





caixa.gov.br

SAC CAIXA: 0800 726 0101

(informações, reclamações, sugestões e elogios)

Para pessoas com deficiência auditiva ou de fala:

0800 726 2492

Ouvidoria: 0800 725 7474

facebook.com/caixa

twitter: @caixa

**PARA EMPRESAS
DE TODOS OS TAMANHOS,
SOLUÇÕES DO
TAMANHO DA CAIXA.**



SOLUÇÕES DE
PAGAMENTO



LINHAS
ESPECIAIS DE
CRÉDITO



SEGURO



SOLUÇÕES DE
RECEBIMENTO

A CAIXA oferece soluções para empresas de todos os tamanhos e segmentos. Do crédito para capital de giro a investimentos, da folha de pagamento à antecipação de recebíveis. Seja qual for a sua necessidade, conte sempre com o banco das melhores taxas. Acesse caixa.gov.br e conheça as melhores soluções para a sua empresa.

CAIXA

A vida pede mais que um banco

APRESENTAÇÃO



Brasil já mostrou ao mundo que sua produção agrícola e industrial evoluiu. Na agropecuária, por exemplo, o país exibe índices de produtividade robustos e sucessivos recordes de safra. Entretanto, parte do que se ganha na produção se perde pela precariedade de infraestrutura e ineficiência logística de armazenamento e transporte.

Somadas a essas mazelas estruturais, o chamado “custo Brasil” ainda é formado pela esquizofrenia do sistema tributário nacional, a endêmica burocracia, que favorece a corrupção e o atraso, e a anacrônica legislação trabalhista brasileira. Desvios que por si só já seriam suficientes para obstar a competitividade da produção nacional e procrastinar o desenvolvimento social e econômico da nossa gente e do nosso país.

O PAINEL 2014 – PACTO PELA INFRAESTRUTURA NACIONAL E EFICIÊNCIA LOGÍSTICA propõe levantar essa 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 diagnóstico é conhecido de todos: o Brasil tem uma matriz de transportes extremamente concentrada no modal rodoviário, explorando pouco o potencial em outros modais, como ferroviário, hidroviário e cabotagem marítima.

Para exemplificar: o país tem 7,5 mil quilômetros de costa, mas somente 9% do transporte de cargas são feitos por cabotagem marítima. Na China essa proporção é de 48% e de 37% na União

Europeia. Temos muito que avançar.

E não é só na cabotagem. Nossa malha ferroviária, antiga e obsoleta, também é subutilizada. Sem falar nos custos trabalhistas e tributários que comprometem a competitividade das empresas em todos os modais de transporte.

O cenário que temos favorece o debate em torno de muitos assuntos relacionados à infraestrutura logística. Um debate que conta com a participação de especialistas, dirigentes do setor privado, de órgãos regulamentadores e gestores do transporte no país. Esperamos trazer ideias e propostas enriquecedoras, capazes de despertar o início da transformação que o Brasil precisa.

Neste fórum, vamos examinar as práticas que resultam em ineficiência logística, a fim de que sejam evitadas. O objetivo é 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.

O Instituto Besc busca, mais uma vez, articular o debate reunindo um público de alto nível na proposição de soluções transformadoras que visam tornar o Brasil um país cada vez mais forte, moderno, justo e competitivo.

.....

Jussara Ribeiro

Coordenadora-geral do Painel 2014

Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia

CONSELHO TÉCNICO E EMPRESARIAL



Representantes do Conselho Técnico e Empresarial participaram de várias reuniões preparatórias sobre o evento

Presidente

Márcio Holland de Brito, secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda

Coordenadores-temáticos

Aurélio Lamare Soares Murta, professor, vice-coordenador do MBA em Logística Empresarial e Gestão da Cadeia de Suprimentos da Universidade Federal Fluminense

Márcio Almeida D'Agosto, professor, coordenador do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro

Coordenadora-geral

Jussara Ribeiro, presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia-

CONSELHEIROS

Adalberto Febeliano, consultor da Associação Brasileira das Empresas Aéreas — ABEAR e professor no curso de Aviação Civil da Universidade Anhembí Morumbi

Angelino Caputo e Oliveira, presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo — CODESP

Alberto Mayer, presidente da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos — ANIP

Aluísio de Souza Sobreira, diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil — AEB

Aluísio Paiva Gomes, chefe do Departamento de Administração de Frotas dos Correios

Antônio Badih Chehin, superintendente da Hidrovia do Paraná — AHRANA

Aroldo Cedraz, ministro, vice-presidente do Tribunal de Contas da União

Augusto Sherman Cavalcanti, ministro do Tribunal de Contas da União

Bruno Pessoa Serapião, presidente da Hidrovias do Brasil

Bruno Ramos Pereira, coordenador do Observatório das Parcerias Público-Privadas — PPP Brasil

Carlos César Meireles Vieira Filho, diretor executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos — ABOL

Cleber Lucas, presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem — ABAC

Danilo Soares Pereira Dias, presidente da Smiths Detection Brasil

Edeon Vaz Ferreira, diretor executivo do movimento pró-logístico — APROSOJA

Edson Carillo Júnior, vice-presidente da Associação Brasileira de Logística — ABRALOG

Eduardo Ferreira Rebuzzi, vice-presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro e presidente da Fetranscarga

Emma Russo, diretora de logística da Triunfo Participações e Investimentos

Ernani Argolo Checcucci Filho, subsecretário de Aduana e Relações Internacionais da Secretaria da Receita Federal do Brasil

Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, superintendente de infraestrutura aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC

Gervásio Justino Junior, diretor de logística da Bunge alimentos

Gustavo Bonini, gerente de logística da Scania

Henry James Robinson, diretor-presidente da Brasil Terminal Portuário — BTP

Jorge Ernesto Pinto Fraxe, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT

Jorge Luiz Macedo Bastos, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre — ANTT

Jorge Zanatta, diretor da Amaggi Navegação

José Alberto Pereira Ribeiro, presidente da Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias — ANEOR

José Lima de Andrade Neto, presidente da Petrobras Distribuidora

José Maria da Costa Mendonça, vice-presidente da Federação das Indústrias do Pará — FIEPA

José Perboyre Ferreira Gomes, coordenador do grupo permanente de logística da União Brasileira de Avicultura — UBABEF

José Ramos Torres de Melo, presidente da Câmara de Infraestrutura e Logística do Agronegócio — CTLEOG

José Sergio de Oliveira Machado, presidente da Transpetro

Luís Fernando Resano, vice-presidente executivo da Syndarma

Luís Henrique Teixeira Baldez, presidente-executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga — ANUT

Luiz Carlos Corrêa Carvalho, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio — ABAG

Marcello Magistrini Spinelli, diretor-presidente da VLI

Mário Povia, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ

Martin Aron, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres — ABTTC

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados — ATP

Nelson Luiz Carlini, presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil

Pablo Fonseca Pereira dos Santos, secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda

Paulo Roberto Guedes, presidente Veloce Logística

Paulo Tessari Coutinho, diretor de projetos estruturados da Galvão Engenharia

Renato Casali Pavan, diretor-presidente da Macrologística

Roberto Zurli Machado, diretor de infraestrutura do Banco Nacional de Desenvolvimento e Econômico Social — BNDES

Rodrigo Otaviano Vilaça, presidente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários — ANTF

Rogério de Paula Tavares, diretor executivo de infraestrutura e saneamento da Caixa Econômica Federal

Rubens Rodrigues dos Santos, presidente da Companhia Nacional de Abastecimento — Conab

Sávio Bittencourt, presidente da Associação Brasileira do Ministério Público do Meio Ambiente — ABRAMPA

Sérgio Gonçalves Neto, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul — SETCERGS

Sérgio Salomão, presidente executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público — ABRATEC

Thiago Vitorello, diretor de Engenharia e Operações da Concepa

Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária—ABIFER

Wagner Ferreira Cardoso, gerente executivo de infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria — CNI

Waldemar Rocha Júnior, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima — FENAMAR

Wilén Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários—ABTP

Wilson Evaristo, diretor do Banco da Amazônia

HCVMe sistema de escaneamento com plataforma leve e móvel



última geração de sistema de triagem de carga por raios-x

O HCVMe dá uma nova dimensão ao setor portuário brasileiro. Com menores dimensões em comparação aos outros sistemas móveis tradicionais, o modelo HCVMe é considerado mais eficiente em termos de custo, pois seu design foi projetado para uma operação mais ágil em campo. A série HCVMe é uma compacta e potente plataforma leve e móvel, totalmente integrada, ideal para inspecionar caminhões inteiros, contêineres e veículos, em busca de ameaças tais como explosivos, narcóticos e contrabando, reduzindo a necessidade de inspeção manual.

- Único sistema de triagem móvel com 4MeV no mercado
- Varre contêineres de carga carregados com uma penetração em aço de 200 mm
- Alto fluxo de até 25 caminhões por hora no modo móvel

Sobre a Smiths Detection Brasil

Smiths Detection Brasil oferece soluções avançadas de segurança para mercados civis e militares no mercado brasileiro, distribuindo e implementando produtos de tecnologia regulamentada pelo governo para a identificação de explosivos, agentes químicos e biológicos, narcóticos, armas e contrabando.

Para mais informações, por favor contate a Smiths Detection Brasil: **+55 11 3074 0270**.

SUMÁRIO

10



Homenagem: Márcio Holland de Brito

24



Perspectivas de crescimento do comércio exterior brasileiro e a necessidade de investimentos em logística

44



Entrave ainda a se resolver nos portos

11



Homenagem: Mário Povia

28



Os pneus e a infraestrutura

47



Brasil precisa acelerar a construção de ferrovias

12



A infraestrutura de transportes e logística brasileira e chinesa

30



Aumento da Capacidade de Escoamento de Grãos

48



Destruar o crescimento portuário: o maior desafio

16



Mais segurança para as ferrovias de carga

32



FALTA ARTIGO

49



FALTA ARTIGO

18



Vilão da logística

34



Multimodalidade: sem pacto nacional, nada feito!

50



Os Desafios da Matriz de Transporte Nacional

20



A infraestrutura e suas deficiências

40



Hora de pensar como Estado

52



Rodovias concedidas: alicerce para o desenvolvimento

22



Solução dos gargalos da infraestrutura passa por parceria entre Governo e setor privado

43



Hidroelétricas

54



Logística: não é mais um diferencial e sim uma necessidade

EXPEDIENTE

Publicação editada por **Besc – Brasil Eventos Sociais Científicos e Culturais** | www.besceventos.com.brProjeto gráfico, diagramação, edição e organização de conteúdo **Pauta 6 Comunicação** | www.pauta6.com.brProdução e revisão de textos **River of January Projetos Culturais**Impressão **Grafitusa** | www.grafitusa.com.br

UM PROFUNDO CONHECEDOR DE ECONOMIA

Com a importante missão de presidir o Conselho Técnico e Empresarial do PAINEL 2014, o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Márcio Holland de Brito, é uma das personalidades a quem o evento presta homenagem.

Além de fazer parte da equipe que coordena os rumos da complexa economia brasileira, Holland é membro do Conselho de Administração do BNDES e do Brasilprev, um dos maiores fundos de previdência complementar do país. Também é professor na Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Sua participação neste evento contribui para enriquecer o debate.

Nas atividades à frente da Secretaria de Política Econômica e nas atividades acadêmicas, o pós-doutor em Economia acumula vasto conhecimento em macroeconomia e em política monetária. Temas estes que exercem impacto fundamental na economia e nas decisões de investimento no país, afetando sobremaneira a área de infraestrutura e logística, que são o alvo do nosso debate.

Como presidente do Conselho Técnico e Empresarial do PAINEL 2014, Holland teve contribuição decisiva para o sucesso deste evento.



O HOMEM DOS PORTOS

O evento PAINEL 2014 homenageia outra personalidade de grande importância para o setor logístico: Mário Povia, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que é vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República.

Funcionário concursado da Antaq, onde ingressou em 2006, Povia assumiu em maio de 2014 a diretoria da Agência, onde já ocupou os cargos de assessor da Superintendência de Portos (SPO), assessor técnico da Diretoria de Regulação, superintendente substituto de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais e superintendente de Portos.

Povia também presidiu o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de São Sebastião, no litoral de São Paulo, e exerceu a função de diretor interino.



A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA BRASILEIRA E CHINESA

Edson José Dalto e Dalmo dos Santos Marchetti

O objetivo principal do planejamento estratégico para o setor de transportes no Brasil é o reequilíbrio da matriz modal. Na medida em que mais de 60% da movimentação de cargas (medida em t/km) são efetuados pelo modal rodoviário, de baixa eficiência para grandes volumes e longas distâncias, o Brasil incorre em custos de transporte (e de estoques) mais elevados do que o de países que possuem um sistema modal mais equilibrado (e integrado), impactando o preço final das mercadorias produzidas e consumidas no país, e a própria competitividade sistêmica.

Apenas no âmbito do modal rodoviário, no que diz respeito às externalidades socioambientais, a base rodoviária a diesel na movimentação de cargas (e de passageiros) acaba por elevar as emissões de GEE¹ no transporte. Além disso, a elevada vida útil dos veículos operados por autônomos, bem como a dificuldade de renovação e disposição de caminhões poluidores com mais de 20 anos de idade que ainda trafegam em ambientes urbanos e nos acessos portuários, determina um custo econômico adicional ao país.

O acesso aos portos, por sua vez, é um reconhecimento do gargalo logístico brasileiro, além da dificuldade

imposta pela burocracia do despacho aduaneiro no comércio exterior, que envolve várias instituições públicas, sem coordenação ou liderança². O tempo de permanência de contêineres na nobre área primária, p. ex., é muito elevado no Brasil³, o que consome capacidade portuária na gestão de estoques (armazenagem), o que poderia ser feito de forma mais eficiente no interior, em área secundária, com a ampliação da capacidade dos CLIAS⁴, solução ainda dependente de aperfeiçoamento regulatório⁵.

A título ilustrativo, na China, a matriz de transporte de carga é mais equilibrada que a brasileira, sendo os modais ferroviário e aquaviário, em conjunto, os responsáveis por 68% da movimentação total (em t/km) e o modal rodoviário por 31% (situação inversa da existente no Brasil). No transporte de passageiros, o modal rodoviário representa 54% da movimentação total (em passageiros/km), o modal ferroviário 31% e o modal aéreo, 14%. No Brasil, mais de 92% dos deslocamentos de pessoas são realizados pelo modal rodoviário e cerca de 5% pelo modal aéreo.

Apesar de sofrer com elevados índices de poluição em função, notadamente, das fontes energéticas em utilização (mais de 70% da eletricidade é

¹ GEE = gases de efeito estufa. Os principais poluentes focados pela legislação são: óxidos de nitrogênio (NOx), material particulado (PM), monóxido de carbono (CO) e hidrocarbonetos (HC).

² Nesse sentido, a recente criação do CONAPORTOS, em dezembro/2012, que visa a integração dos órgãos e entidades públicas nos portos, liderado pela Secretaria de Portos, poderá dar equacionamento à questão.

³ Pode chegar a até 17 dias.

proveniente de termelétricas a carvão), a contribuição das emissões de GEE no transporte em relação ao PIB na China é menor do que no Brasil (IEA, 2013), pela maior participação relativa dos modais de maior capacidade (ferroviário e aquaviário) na matriz de transportes e pela melhor qualidade da infraestrutura rodoviária disponível, que reduzem o consumo de diesel⁶.

Na China, há uma série de rodovias de alta capacidade (*express ways*), com 85 mil quilômetros de extensão, e 4,1 milhões de quilômetros de rodovias pavimentadas, a maioria pedagiada, o que facilita o deslocamento rodoviário, porém com custo associado transferido ao usuário. No Brasil, a malha pavimentada é de cerca de 220 mil quilômetros, em condição heterogênea, e cerca de 15,5 mil quilômetros pedagiados (com viés crescente), em boas condições.

Na China, a matriz de transportes de cargas é mais equilibrada. Os modais ferroviário e aquaviário respondem juntos por 68% da movimentação total.



Edson José Dalto



Outro aspecto relevante é a utilização de terminais intermodais de transbordo de carga de alta capacidade, em portos e aeroportos, com elevadas economias de escala, o que faz com que o custo unitário, na China, seja bastante reduzido. Há 19 portos de contêineres, com uma capacidade consolidada de 148 milhões TEUs/ano, cerca de 10 vezes maior que a capacidade instalada brasileira, e 6 entre os 10 maiores portos de contêineres do mundo. Na infraestrutura aeroportuária, em 2011, havia 16 aeroportos com movimentação superior a 10 milhões de passageiros/ano, foram movimentadas 11,6 milhões t/ano de carga e havia 2 entre os 10 maiores aeroportos de carga do mundo (Zhang, 2014). Nos grandes aeroportos há acesso de passageiros em sistemas de transporte de alta capacidade (trens e metrô). No Brasil, em 2012, havia 5 aeroportos com movimentação superior a 10 milhões de passageiros/ano e foram movimentadas 750 mil t/ano de carga por via aérea.

No âmbito urbano, foram construídos 1.630 quilômetros de metrô (no Brasil, 1.038 quilômetros, incluída a rede de trens de subúrbios) e, no âmbito interurbano, 13.000 quilômetros de trens de alta velocidade estão em desenvolvimento. A rede ferroviária, 50% eletrificada, tem 93 mil quilômetros de extensão, com duplo papel de transporte de carga e de passageiros (no Brasil, apenas os trens de carga utilizam os cerca de 30 mil quilômetros de extensão da rede). Como estratégia futura, encontra-se em construção uma série de terminais de transbordo ferroviário (*hubs*) para deslocar o transporte de contêineres para o modal ferroviário (Zhang, 2014).

⁴ CLIA = Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, outorgados pela Receita Federal.

⁵ O regime jurídico para a criação de novas áreas aduaneiras é o da concessão, ainda que não se trate de prestação de serviço público. A MP 620, de 04/04/2013, que previa a licença para a autorização de novos CLIA's, não foi transformada em lei.

⁶ Ainda não há, entretanto, como no Brasil, regulamentação para o uso de motores padrão Euro5 (Proconve P7) em veículos rodoviários novos, com menor emissão de GEE (o padrão utilizado, National Standard VI, com emissões limitadas a 3,5 g/kWh de NOx e 0,02 g/kWh de material particulado, seria equivalente ao padrão Euro4).

Operações logísticas comparadas

Para se comparar a operação logística chinesa com a brasileira, convém destacar algumas diferenças estruturais entre os dois países, tais como:

- **Tamanho do mercado:** a China registrou em 2013 uma população de 1,37 bilhão e um PIB de US\$ 9,3 trilhões, com um PIB per capita de US\$ 6.788. Já o Brasil registrou, no mesmo ano, uma população de 202,7 milhões e um PIB de US\$ 2,2 trilhões, com um PIB per capita de US\$ 10.853. Embora o PIB per capita chinês seja menor que o brasileiro, o tamanho do seu mercado gera uma atratividade a investimentos bastante superior à brasileira. Em termos monetários, a economia chinesa equivale a mais de 4,2 vezes a brasileira, com destaque para a produção industrial.
- **Comércio exterior:** a corrente comercial chinesa, em 2012, foi de US\$ 3,86 trilhões, o que corresponde a aproximadamente 10,5% do comércio mundial. Na pauta de exportações, máquinas elétricas e mecânicas se destacam, compondo 42,2% do total. Nas importações predominam, além de máquinas elétricas e mecânicas, combustíveis, minérios e instrumentos de precisão, com participação conjunta de 63,7%. Já a corrente comercial brasileira, em 2012, foi de US\$ 465 bilhões, o que corresponde a aproximadamente 1,3% do comércio mundial. Na pauta de exportações, minérios, material de transportes, complexos soja e combustíveis, compõem 49,5% do total. Nas importações predominam combustíveis, máquinas elétricas e mecânicas e automóveis, com participação conjunta de 55,2%. A China é o principal comprador e fornecedor do país e está significativamente mais inserida no comércio internacional do que o Brasil (o grau de abertura da economia⁷ é da ordem de duas vezes maior), com uma pauta de exportações de elevado valor agregado (saldo comercial de US\$ 260 bilhões, em 2013), enquanto o Brasil exporta produtos básicos (46,8%) e, também, manufaturados (37,4%) e tem um saldo comercial da ordem de US\$ 19 bilhões (2012).
- **Capacidade de investimento:** o investimento chinês é principalmente estatal, com uma taxa superior a 50% do PIB em 2011. Os recursos provêm principalmente da concessão da terra, que é de propriedade do estado, da elevada taxa de poupança da população, que em 2011 atingiu 52%, a mais elevada do mundo, de saldo comercial e de endividamento financeiro das províncias. Das 61 empresas listadas na Fortune 500 de 2011, apenas duas não eram estatais. No Brasil, a taxa de investimento situa-se entre

18% e 19% e as principais fontes de recursos são a tributária e a proveniente de endividamento. Nossa taxa de poupança em 2013 foi de 13,9%.

A par dessas diferenças e ademais do regime político socialista, o governo chinês possui uma abordagem pragmática⁸ e orientada ao mercado. Marca registrada desta característica é a criação das denominadas Zonas Econômicas Especiais, que se tornaram um modelo para a economia. Tais zonas concentram-se na exportação de produtos processados e há 30 anos apresentam um crescimento expressivo, impulsionando o PIB chinês. Atualmente, existem sete destas zonas, localizadas em cidades costeiras. Nestas áreas predominam investimentos estrangeiros que se beneficiam de políticas preferenciais. Tendo como base as zonas especiais, foram criadas Zonas de Desenvolvimento Econômico e Tecnológico (ETDZ). Estas têm como principal objetivo desenvolver a indústria de alta tecnologia, com foco em projetos industriais (Ilos, 2014).

Em 2013, a China demonstrou mais um esforço para abrir seu sistema econômico e financeiro para o mundo através de uma zona experimental de livre-comércio em Xangai. Durante três anos, o governo chinês testará reformas econômicas e um novo sistema de regulação que aumenta sua abertura comercial.

Tal dinâmica de crescimento e porte da economia, associada a uma infraestrutura altamente qualificada, atraiu grandes operadores logísticos ao país. Estes operadores internacionais possuem atuação global, ampla gama de serviços, com ênfase em soluções *one stop shop*⁹ e elevada capacidade de elaboração de projetos logísticos integrados, calcados em grande capacitação tecnológica. Possuem clientela global e parceiros locais para as operações regionais. Por outro lado, os operadores logísticos chineses possuem tipicamente um escopo de atuação local ou regional (mercado em amplo desenvolvimento), serviços mais focalizados e sistemas de informação menos sofisticados. São intensivos em mão de obra, que é pouco qualificada. Possuem clientela local e/ou desempenham operação regional para prestadores logísticos internacionais. Tais firmas são tipicamente privadas, com administração familiar, embora o tamanho do mercado viabilize, em muitos casos, uma base de ativos considerável (inclusive aeronaves). Trata-se de um mercado pulverizado e terceirizado em subcamadas até atingir o consumidor final. Em linhas gerais, os operadores logísticos brasileiros diferenciam-se pelo maior grau de sofisticação tecnológica, melhores práticas de governança, distribuição própria mais centralizada e menor base de ativos.

⁷ Grau de abertura da economia = (exportações + importações)/PIB.

⁸ P. ex., as joint-ventures entre empresas estrangeiras e parceiros locais, com metas de desenvolvimento de conteúdo local na cadeia de fornecedores chineses, em indústrias com base tecnológica.

⁹ Único interlocutor para a solução logística utilizada.



Dalmo Marchetti

Uma característica do mercado de operadores chinês, viabilizada pela simplicidade de procedimentos burocráticos e pelo tamanho de mercado, é a agilidade nas transações comerciais a baixo custo, como, por exemplo, a possibilidade de uma empresa de comércio eletrônico (em franco crescimento) oferecer o serviço de importação de itens perecíveis em grande volume, com uma capacidade de entrega com prazo competitivo e elevada capilaridade, garantindo a integridade dos bens adquiridos¹⁰.

Apesar da grande capacidade de resposta da indústria de operadores logísticos chineses, há o desafio da superação do elevado custo logístico, que registrou, em 2011, cerca de 17,8% do PIB (com viés declinante), enquanto o Brasil apresentou, em 2012, um custo logístico de 11,5% do PIB. Parte disso decorre de uma infraestrutura ainda deficiente no transporte ferroviário, que transfere às rodovias um grande percentual de cargas vocacionadas a modais mais eficientes (p.ex., 53% dos 3,2 bilhões de toneladas de carvão transportados em 2011 deslocaram-se por caminhões, em distâncias superiores a 1.000 km). Há também uma ainda ineficiente interconexão entre os diferentes modais de transportes (como no Brasil), uma distribuição desigual da infraestrutura, coexistência de gargalos e excesso de capacidade, e elevado custo operacional rodoviário, decorrente do pedágio das rodovias, com estações de cobrança em dis-

tâncias entre 10 e 40 km. Além disso, cerca de 40% dos caminhões rodavam vazios nas rodovias (Zhang, 2014).

Conclusões

Muitos são os desafios no equacionamento dos custos logísticos brasileiros (do qual o custo de transporte representa quase 60% do total), visando promover o desenvolvimento mais acelerado da economia e a própria competitividade do país. Dentre eles, destacam-se o equilíbrio da matriz modal (cargas e passageiros), a otimização do processo aduaneiro, a retirada de circulação da frota de caminhões poluidores de elevada vida útil e o desenvolvimento de operadores logísticos que promovam a integração da cadeia de distribuição de diversos produtos, com utilização plena de tecnologia e de processos sustentáveis.

Nesse artigo, de forma provocativa, utilizou-se de algumas comparações entre o desenvolvimento da infraestrutura de transportes e da logística brasileira e chinesa, sendo apresentadas algumas vantagens comparativas de ambos os países.

O aumento do capital fixo em ativos de infraestrutura foi uma das alavancas do desenvolvimento chinês nos últimos anos, associado ao desenvolvimento de uma indústria de equipamentos voltada ao mercado interno em expansão, ainda que, agora, a preocupação maior esteja redirecionada à produtividade dos ativos implantados pelo setor público, nem sempre comparáveis com os do setor privado, à redução do excessivo endividamento das províncias, ao tratamento do passivo ambiental acumulado e a uma nova onda de desregulamentação e incentivo da participação do setor privado no investimento.

Registra-se, por fim, que a agenda brasileira de ampliação de capacidade da infraestrutura de transportes e da eficiência de operações logísticas é uma tarefa para vários governos: a elevação da taxa de investimento, em projetos que determinem aumento da produtividade da economia, é necessária, assim como a manutenção dessa taxa para, pelo menos, os próximos 10 anos, para que possam se tornar palpáveis os benefícios de uma matriz de transporte mais equilibrada, integrada e sustentável no país e sejam auferidos os resultados econômicos e sociais esperados pela sociedade brasileira.

Edson José Dalto

é engenheiro do Depto. de Transportes e Logística do BNDES

Dalmo dos Santos Marchetti

é gerente do Depto. de Transportes e Logística do BNDES

¹⁰ Pex.: importação de crustáceos da América do Norte para consumo local.



MAIS SEGURANÇA PARA AS FERROVIAS DE CARGA

Gustavo Bambini

*A*s ferrovias de carga do Brasil, ano a ano, têm registrado resultados positivos desde que foram concedidas para a iniciativa privada. Mas, se por um lado as empresas comemoram, por outro, amargam prejuízos operacionais e, principalmente sociais, devido à existência de moradias e estabelecimentos comerciais irregulares ao longo da malha ferroviária e de cruzamentos com as rodovias. Um problema antigo, porém, ainda sem solução.

A cada acidente ferroviário envolvendo as comunidades do entorno, vêm à tona os mesmos questionamentos: por que não foram construídos mais contornos ferroviários e passarelas nos locais necessários? Por que o Programa de Segurança nas Ferrovias em Áreas Urbanas (Prosefer) não saiu do papel? Por que as ferrovias não são incluídas nas campanhas de segurança do Governo Federal? Quando as famílias serão transferidas das faixas de domínio das ferrovias para locais mais seguros?

Levantamento realizado pelo Dnit mostra que no Brasil existem 327 locais onde há pessoas residindo muito próximo das margens da ferrovia, nas chamadas invasões de faixa de domínio.

Não é só isso. As ferrovias fazem grandes investimentos em novas tecnologias com o intuito de aumentar os mecanismos de segurança. Mas, ainda assim, acontecem acidentes. E o pior: muitas das vítimas são crianças e adolescentes. Mesmo com as campanhas educativas e de segurança realizadas permanentemente pelas concessionárias, principalmente em escolas e em datas comemorativas nas quais a população costuma consumir grandes quantidades de bebidas alcoólicas, ainda acontecem acidentes. Os mais comuns são atropelamento e abalroamento, a maioria – cerca de 60% – ocorrem por imprudência dos motoristas e pedestres. Em algumas localidades é comum ver jovens brincando de “surfe ferroviário”, uma prática perigosa que pode ter consequências muito desastrosas, como a mutilação de mãos, pés, pernas ou até mesmo a morte.

Devido a essa soma de fatores, a ANTF solicita de forma recorrente a retomada do Prosefer, a retirada das famílias das faixas de domínio, a construção de contornos ferroviários e passarelas nos locais de maior adensamento populacional onde há malha e a inserção das ferrovias de carga nas campanhas educativas e de segurança de trânsito promovidas pelo Governo Federal.

A Associação está tão preocupada com a solução destes problemas, que pautou a sua Agenda Legislativa de 2013 nessas temáticas. O ano foi de muita luta em prol da viabilização destes projetos junto ao Congresso Nacional. Os pleitos foram incessantemente apresentados a deputados, senadores, representantes dos ministérios e dirigentes do Denatran. A esperança da ANTF é de que a partir de 2014 esses pedidos sejam atendidos, pois, certamente, o maior beneficiado de tudo isso será a sociedade. O objetivo da Associação é de trabalhar ao lado do governo e junto com a sociedade brasileira para tornar o sistema ferroviário de carga mais seguro, eficiente, ambientalmente correto e competitivo.

Gustavo Bambini

é presidente executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)

Estes pleitos são feitos há anos pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), entretanto, sem sucesso. Quantas pessoas ainda terão que ser penalizadas para que algo seja feito? Não se trata aqui de indicar ou buscar os culpados pela inércia dos projetos, pois isso seria totalmente inócuo. O que precisamos é agilizar o mais breve possível a concretização destas medidas, que são fundamentais para a segurança das comunidades.

As intervenções necessárias estão bem claras no levantamento realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit), o Prosefer. Este estudo mostra que no Brasil existem 327 locais onde há pessoas residindo muito próximo das margens da ferrovia, chamados de invasões de faixa de domínio. O mesmo levantamento indica ainda a existência de 12.289 cruzamentos de ferrovias com rodovias, denominadas de passagens em nível. Deste total, 2.659 são consideradas críticas e 276, prioritárias. Para garantir a segurança, nos locais onde há invasões de faixa de domínio e passagens em nível, os trens são obrigados a trafegar com velocidades muito baixas, que em alguns casos chegam a 5 km/h.

VILÃO DA LOGÍSTICA

José Alberto Pereira Ribeiro

Recentemente, quando o IBGE divulgou os dados de crescimento da economia brasileira em 2013, no patamar de 2,3%, ficou evidente que a alta foi puxada pelo setor agrário, com registro de 7%, contra 2% do setor de serviços e 1,3% da indústria. Esse quadro, na leitura da maioria dos economistas, traz indicativos preocupantes, especialmente no tocante aos problemas de infraestrutura e logística.

Setor que afeta de modo impactante o PIB brasileiro e que poderia ser elevado à condição de “mocinho”, pelo peso positivo sobre o crescimento da economia, é também o espelho do quanto nosso país ainda está atrelado ao passado.

Pagamos ainda hoje pelos erros de décadas de atraso em um segmento que tem tudo para ajudar nossa economia a prosperar. Para ilustrar esse quadro, basta mencionar dados do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), que registra uma queda de 20 posições do Brasil no ranking de performance em logística do Banco Mundial. Agora, nosso país é o 65º colocado numa lista de 160 avaliados.

O pano de fundo desse enredo nos remete ao segmento rodoviário, quando entendemos que são vultosos os investimentos em infraestrutura de transportes, mas que não fizeram nossas rodovias deslanchar a contento. E um dos nós dessa questão está nos custos logísticos decorrentes desse compasso lento.

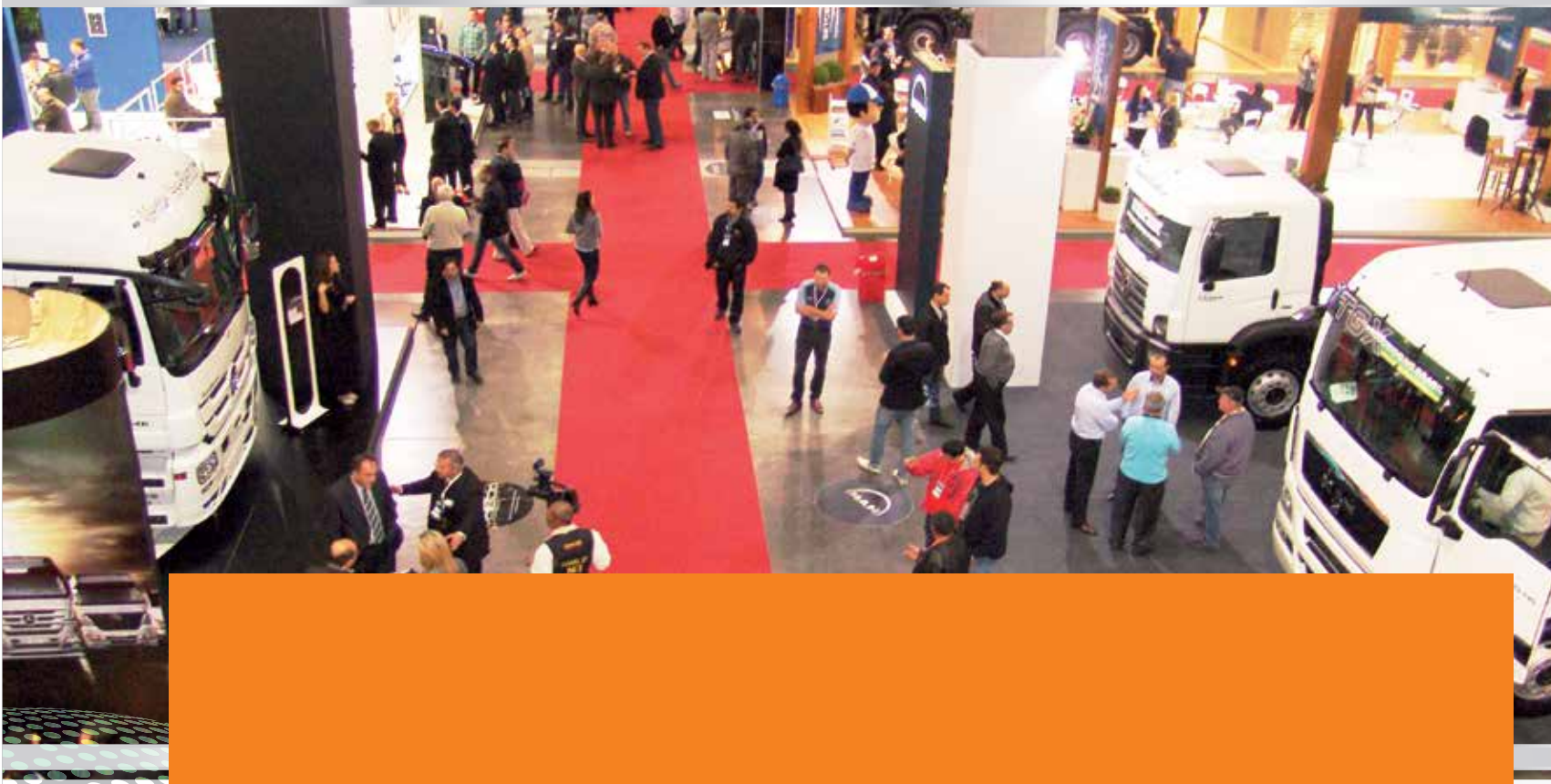
Segundo o Ilos, os custos logísticos voltaram a crescer em 2012, o que significa dizer que impactaram em 11,5% do PIB, o equivalente a R\$ 507 bilhões, cifra que nos faz retroceder ao mesmo índice de 2006. Exatamente aqui, o modal rodoviário entra como ‘vilão’ desse retrocesso, visto que

houve um crescimento de 1,8 ponto percentual em dois anos, na fatia das cargas que circulam por nossas rodovias. Dessa forma, o transporte pesa o equivalente a 7% da composição do custo logístico em proporção ao PIB.

No rol de fatores que geram essa discrepância no modal rodoviário, deficiências estruturais e de gestão saltam aos olhos dos que acompanham de perto o segmento. E a solução passa, entre outras iniciativas, por ações que favoreçam a integração de modais e decisões que devolvam às empresas do ramo a confiança necessária para voltar a investir em desenvolvimento de tecnologias capazes de trazer soluções inteligentes para esse imbróglio.



.....
José Alberto Pereira Ribeiro
*é presidente da Associação Nacional das
Empresas de Obras Rodoviárias (ANEOR)*



anúncio será trocado

15 a 17 de julho de 2014

Centro de Eventos FIERGS - Porto Alegre - RS

Transp**Sul**

**16ª Feira e Congresso
de Transporte e Logística**

ORGANIZAÇÃO

SETCERGS

Transporte & Logística

RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO: Fone (51) 3342.9299 - comercial@setcergs.com.br

www.transposul.com

A INFRAESTRUTURA E SUAS DEFICIÊNCIAS

Sérgio Gonçalves Neto

É flagrante a deficiência de Infraestrutura no Brasil. Basta olhar os números, comparados apenas com países Sul-Americanos e veremos a diferença positiva nas taxas de desenvolvimento daqueles que investem fortemente em infraestrutura. Investe-se no Brasil aproximadamente 2% do PIB em infraestrutura, com um esforço enorme do Governo Federal para conseguir crescer nos mesmos percentuais ao ano.

Por outro lado, países como Colômbia e Chile, por exemplo, investem algo entre 5% e 6% do PIB, o que, como reflexo, traz na carona o desenvolvimento anual nessa mesma ordem.

Vê-se, portanto, a importância que a infraestrutura tem para o crescimento e desenvolvimento de um país. Não é a toa que vivemos um momento de “caos logístico” no Brasil, com altos custos logísticos que atingem absurdamente, em média, 15% do PIB.



Rodovia brasileira: estado de conservação das estradas encarece custos logísticos

Sérgio: a melhor tarifa com melhor serviço e duplicação de rodovias devem ser prioridade nas concessões



Portanto, é um desafio constante a ser vencido, que não pode depender apenas de verbas governamentais. É preciso ir muito além! Concessões de rodovias é um processo que, se bem elaborado, desonera o governo de altos investimentos e entrega para a iniciativa privada fazer aquilo que o poder público tem dificuldade para realizar. Entretanto, é preciso que os processos de concessões sejam transparentes com regras básicas claras e pré-estabelecidas buscando a melhor tarifa sem remuneração alguma para o governo. A melhor tarifa com o melhor serviço e duplicações de rodovias devem ser prioritárias.

Investe-se em infraestrutura no Brasil aproximadamente 2% do PIB, com um esforço enorme do Governo Federal para crescer no mesmo percentual.

Por outro lado, países como Colômbia e Chile, por exemplo, investem algo entre 5% e 6% do PIB, o que, como reflexo, traz na carona o desenvolvimento anual nessa mesma ordem.

O mais surpreendente ainda nesse nosso Brasil, é que não estamos falando apenas de rodovias. Nossas deficiências ultrapassam as necessidades do maior modal utilizado no Brasil. Elas aparecem nos portos, na energia, nos aeroportos, nas ferrovias e nos demais modais que poderiam integrar melhor o país, reduzindo todo o custo logístico.

Toda essa “letargia” traz sérios prejuízos para o transporte de safras brasileiras, pois evidenciam a omissão do governo, que não trabalha com planejamento para estancar esse “apagão” tão presente nos nossos dias. Enfim, vivemos um problema previsível, decorrente, sobretudo, da falta de gestão. Os resultados estão aí! Visíveis e lamentáveis!

Os investimentos não podem ser apenas pontuais, por “soluços”. Precisamos de investimentos contínuos e ordenados, estudados, planejados de acordo com as necessidades e peculiaridades regionais de cada estado. Caso contrário, não teremos os resultados esperados por toda sociedade brasileira.

Sérgio Gonçalves Neto

é presidente da SETCERGS – Transporte & Logística

A large industrial port facility, likely a grain terminal, featuring a massive gantry crane with a long horizontal beam and a vertical support structure. A ship's hull is visible in the foreground, and a large pile of grain is being discharged from the crane into the ship's hold. The background shows other port infrastructure and a cloudy sky.

SOLUÇÃO DOS GARGALOS DA INFRAESTRUTURA PASSA POR PARCERIA ENTRE GOVERNO E SETOR PRIVADO

Luiz Carlos Corrêa Carvalho

As condições climáticas, o solo mais difícil, mas corrigido com tecnologia tropical e o potencial das suas reservas naturais, proporcionam ao Brasil excelentes vantagens comparativas em termos de produção e exportação de commodities agrícolas. Isso, no entanto, não o torna tão competitivo, sendo ainda difícil agregar valor às suas cadeias produtivas. O maior problema brasileiro está na falta de logística e infraestrutura: investimos nisso 0,5% do PIB, enquanto China, Rússia e Índia investem de 4% a 5%.

O resultado é que temos um custo de logística que equivale a 12,6% do PIB, enquanto nos Estados Unidos não passa de 8,2% do PIB. Com isso, o agronegócio brasileiro chega a gastar R\$ 50 bilhões a mais que os produtores americanos apenas em função da precariedade do transporte.

Como não se vislumbra por parte do Governo Federal um planejamento estratégico na área, a iniciativa privada decidiu elaborar um planejamento de infraestrutura de transporte de cargas e entregá-lo às autoridades federais. Um dos projetos resultantes desse esforço de planejamento é o eixo formado pela BR-163, que envolve nove terminais de transbordo para a hidrovia Tapajós-Amazonas, em Miratuba/PA, nove terminais marítimos no Porto de Vila do Conde/PA, além da construção e operação de 851 barcas.

A estimativa é que já em 2014, cerca de 3 milhões de toneladas de grãos serão escoadas por esse eixo e que em 2020, quando todos os terminais estiverem operando, a movimentação chegará a 27 milhões de toneladas por ano. Considerando ainda o potencial dos terminais de Itacoatiara/AM, Santana e Santarém/PA, o volume vai a 43 milhões de toneladas, aliviando a pressão sobre Santos/SP e Paranaguá/PR. Com isso, o custo do transporte cairia de R\$ 280/tonelada, para R\$ 155/tonelada.

Tal custo será ainda menor – na base de R\$ 105/tonelada – caso o governo atenda à solicitação para construção de ferrovia unindo Rondonópolis/MT a Santarém/PA. Como se nota, com uma parceria firme e constante entre os vários atores da iniciativa privada e os diferentes níveis de governo, é possível equacionar o gargalo da infraestrutura, que impede o país de explorar todo o potencial do agronegócio. Eventos como o seminário Pacto pela Infraestrutura e Eficiência Logística – PAINEL 2014 são fundamentais para se caminhar nessa direção.

Luiz Carlos Corrêa Carvalho

é presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (ABAG)



PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA

Aurélio Lamare Soares Murta

De acordo com a Organização Mundial do Comércio (OMC), haverá uma taxa de crescimento do comércio mundial da ordem de 4,5% em 2014. Portanto, o comércio exterior brasileiro possui perspectivas otimistas para o ano de 2014, considerando-se que os países da União Europeia dão sinais de recuperação e, ainda, a retomada do crescimento econômico dos Estados Unidos, que prevê aumento de 2,65% do PIB neste mesmo ano.

Ressalta-se, no entanto, que o Brasil tem sérias dificuldades em se fazer competitivo perante os mercados mundiais, amargando índices de queda no total das exportações em 2012 (5%) e 2013 (3%). Um dos fatores que pode explicar esta situação reside nos parceiros comerciais para os quais o Brasil exporta seus produtos, formados em grande parte por países da América do Sul (50%), cujo nível de consumo se restringe a 4% do comércio mundial. Mercados tradicionais como o norte-americano, o britânico e o europeu em geral, que sempre ofertaram boas oportunidades comerciais ao Brasil, vêm reduzindo gradativamente sua participação em detrimento à predominância da participação do mercado sul-americano nas exportações brasileiras.

O fato é que a produção brasileira vem perdendo competitividade internacional de forma contínua, principalmente, por fatores ligados ao custo logístico interno, ocasionado pelo baixo índice de investimentos em infraestrutura. Esta afirmação pode ser confirmada pela queda percentual da participação das exportações do Brasil no mercado mundial em 2011 (1,4%), em 2012 (1,3%) e em 2013 (1,2%).

Assim, faz-se necessário o aporte de recursos em infraestrutura logística, uma vez que os investimentos neste setor são de aproximadamente 2,1% do PIB. No período de 2001 e 2002 a média de investimentos em infraestrutura (logística, telecomunicações, energia elétrica, água e esgoto) situou-se em 2,2% do PIB, considerados insuficientes até mes-

mo para a sua manutenção. Comparativamente, o vizinho Chile investe 4,5% do PIB em infraestrutura, já na China este percentual sobe para 10% como estratégia de viabilização de suas atividades econômicas.

Diante deste cenário de fraco desempenho das exportações, sobretudo para os produtos industrializados, estimativas realizadas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV dão conta que a nossa produção industrial deverá crescer cerca de 2,5%. No entanto, esta expansão provavelmente será absorvida pelo mercado interno apesar da concorrência estrangeira.

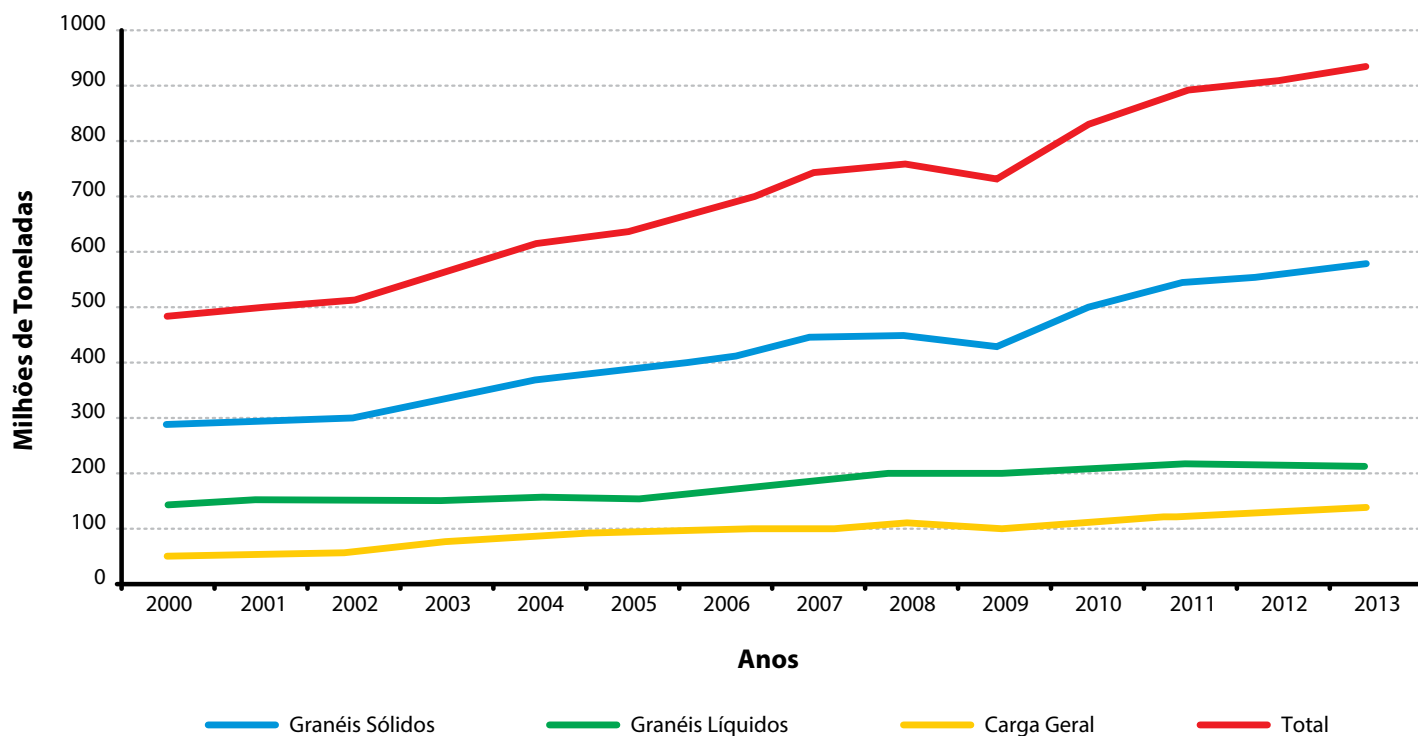
Ainda de acordo com a FGV, há uma necessidade estratégica do Brasil firmar acordos de comércio com a União Europeia e Estados Unidos, que podem ser traduzidos em impactos positivos da ordem de 122% nas exportações de *commodities* agrícolas. Esses acordos poderiam significar uma alavancagem de cerca de US\$ 91 bilhões anuais, ou seja, 35% do atual volume das exportações brasileiras.

Entretanto, para garantir a viabilidade logística desses possíveis acordos, os investimentos em infraestrutura de transporte tornam-se necessários, sobretudo para o transporte marítimo, uma vez que este sistema é responsável por 97% do comércio exterior brasileiro.

Mercados tradicionais como o norte-americano, o britânico e o europeu, que sempre ofertaram boas oportunidades comerciais ao Brasil, vêm reduzindo gradativamente sua participação em detrimento à predominância da participação do mercado sul-americano nas exportações brasileiras.



MOVIMENTAÇÃO DAS PRINCIPAIS CARGAS NOS PORTOS BRASILEIROS



Analisando-se os terminais de uso público e privado do setor portuário nacional, os mesmos somaram uma movimentação total de carga da ordem de 916 milhões de toneladas em 2013, representando um crescimento de 1,3% em relação a 212 (904 milhões de toneladas), conforme gráfico acima. A divisão da participação por tipo de carga foi a seguinte: 62% de graneis sólidos (567 milhões de toneladas), 24% de graneis líquidos (217 milhões de toneladas) e 14% de carga geral – carga solta e contêineres (132 milhões de toneladas). Desses totais 36% das cargas são movimentadas em terminais de uso público e 64% em terminais de uso privado. Cabe ressaltar que o referido acréscimo de 1,3% da movimentação geral demonstra redução no ritmo de crescimento, no entanto, reflete o fraco desempenho do PIB brasileiro de 2,5%. Apesar disso, a movimentação de contêineres apresentou expressivo incremento de 5%, ou seja, duas vezes o crescimento do PIB.

Salienta-se que este fraco desempenho da atividade portuária nacional deveria servir como alerta para as necessidades de melhorias que este setor requer para reduzir os seus custos, melhorar a capacidade operacional e aumentar a sua competitividade.

Segundo a Comissão Portos, estratégias para reduzir os custos portuários se fazem necessárias, como: desburocratização, redução da

interferência estatal, desoneração de investimentos, melhorias de acesso, estímulo à participação privada nos investimentos, formação de mão de obra, investimento em tecnologia, alteração das regras de arrendamento, maior autonomia da administração do porto, com maior agilidade e foco no mercado. Com o intuito de ampliar a competitividade dos portos, destaca-se: melhoria de vias de acesso rododferroviárias, implantação do porto sem papel, redução dos órgãos intervenientes, criação de *Hub Ports*, fortalecimento da navegação de cabotagem e fluvial, redução do tempo de trânsito de cargas nos portos, redefinição do sistema tributário e de taxações, continuação da política de dragagem, dentre outras medidas.

Algumas destas mudanças e investimentos se fazem imediatamente necessários, de modo que se possa permitir a redução do “Custo Brasil” e, assim, o comércio exterior brasileiro possa alcançar os índices de crescimento almejados que, certamente, trarão ganhos para a economia brasileira.

Aurélio Lamare Soares Murta

Doutor em Engenharia de Transportes, professor do Programa de Pós-Graduação em Administração – PPGAd, da Universidade Federal Fluminense – UFF



**Inúmeros projetos, grandes soluções
em infraestrutura e um objetivo:
o desenvolvimento brasileiro.**



A N E O R

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS

**Apontando caminhos para a construção
de um país cada vez mais forte.**



A indústria de pneumáticos e câmaras de ar instalada no país gera 27 mil empregos diretos.

OS PNEUS E A INFRAESTRUTURA

Alberto Mayer

A ampliação da infraestrutura urbana e interurbana de transportes não vem acompanhando o aumento da renda média e sua melhor distribuição nos últimos 20 anos, que levou a um forte crescimento na frota automobilística, resultando em congestionamentos e lentidão, que trazem custos para pessoas e empresas. Com as recentes concessões de rodovias, o governo federal decidiu atacar parte do problema, reconhecendo a necessidade de pesados investimentos em todos os sistemas de transportes – rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário.

As graves deficiências na infraestrutura geram um custo muito mais alto para as empresas brasileiras do que o suportado por concorrentes no exterior. A logística ineficiente é um dos componentes do chamado Custo Brasil, que reduz a competitividade de toda a indústria brasileira e afeta nossa balança comercial, incluindo a produção de pneus, item essencial aos veículos que circulam pelas nossas ruas e estradas. A baixa competitividade sistêmica vem levando à queda de participação industrial no PIB e envolve outros fatores, além do custo de transporte, tais como tributação, burocracia, energia.

No caso dos pneus, há ainda tratamento diferente no que se refere ao descarte de inservíveis, que nem todos cumprem, e tem um custo de quase R\$ 100 milhões anuais para os fabricantes nacionais. Como decorrência, a indústria de pneumáticos e câmaras de ar instalada no país, que compreende 11 empresas com 20 fábricas, 27 mil empregos diretos e vinha apresentando uma balança comercial positiva até 2010, inverteu o sinal e, a partir de 2011, os déficits são crescentes, com queda das exportações e aumento das importações.

A logística ineficiente é um dos componentes do chamado Custo Brasil, que reduz a competitividade de toda a indústria brasileira e afeta nossa balança comercial, incluindo a produção de pneus, item essencial aos veículos que circulam pelas nossas ruas e estradas.

Os pneus têm uma segunda e não menos importante ligação com a infraestrutura. Depois de usados e recolhidos como inservíveis, na maior operação de logística reversa realizada no país pela Reciclanip, parte do volume recolhido é utilizado na produção do asfalto borracha, que melhora a resistência do pavimento, facilita a frenagem dos veículos e reduz o ruído, motivo pelo qual sua utilização deveria ser incentivada.

A Reciclanip, associação sem fins lucrativos mantida pelas indústrias de pneus do país, atua no recolhimento e destinação correta dos inservíveis, superando a meta anual estabelecida pelo Ibama. Infelizmente nem todos os importadores fazem o mesmo recolhimento, o que gera um passivo ambiental e de saúde, além da concorrência desleal.

Corrigir as atuais deficiências de infraestrutura e a desigualdade de custos entre fabricantes nacionais e produtores de outros países é parte da necessidade para nos tornarmos um país internacionalmente competitivo, como desejamos.

.....

Alberto Mayer

Presidente executivo da ANIP – Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, entidade líder do Sistema ANIP.

Alberto: o descarte de inservíveis tem custo de quase R\$ 100 milhões anuais para os fabricantes nacionais



AUMENTO DA CAPACIDADE DE ESCOAMENTO DE GRÃOS

Carlos Eduardo Cruz Tavares





Segundo estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento – Conab, a produção agrícola para o ano safra 2013/2014 deverá alcançar o quantitativo de aproximadamente 192 milhões de toneladas de grãos. Deste total, 42% ou mais de 80 milhões de toneladas serão colhidas na região Centro-Oeste, área da segunda safra do milho, colhido em junho e agosto, sobreposta a da soja, colhida em março e abril.

A significativa elevação da produção interna (Centro-Oeste), fez com que esta Região passasse a ser fornecedora de grãos para as áreas onde existem déficits entre produção e consumo. A necessidade de escoamento de algodão para o Nordeste, de milho para o Norte, Nordeste e Sudeste, além de arroz para a região do Nordeste, como também o deslocamento da soja e do milho para as plataformas exportadoras, demandam uma movimentação superior a 60% da produção da Região.

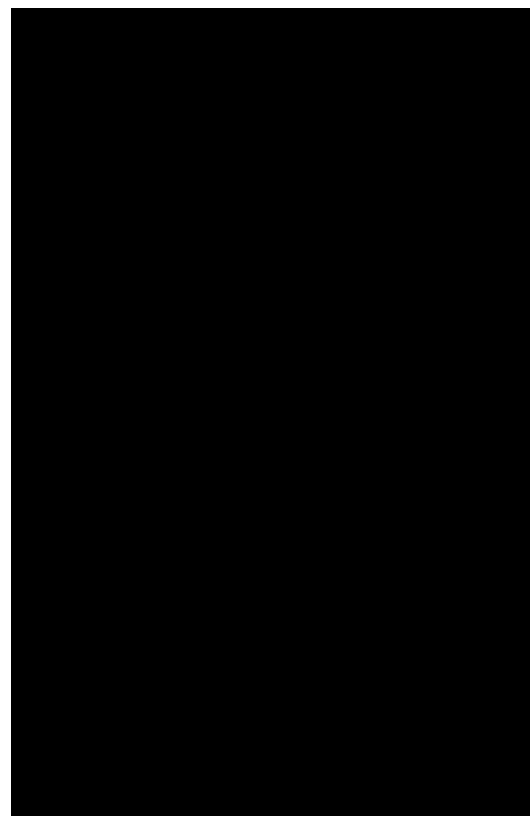
Com a expansão do crescimento agrícola no interior do País, principalmente do milho, soja e algodão, a ferrovia deveria ser o principal modo de transporte para escoamento de estoques, em razão da sua capacidade de carga e pelos baixos custos fixos por tonelada deslocada. Um comboio de 60 vagões poderia substituir 150 carretas, não somente reduzindo o preço dos serviços logísticos, como também os efeitos negativos ao meio ambiente.

Conforme estudo desenvolvido por instituições credenciadas, entre estas a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, foi idealizado um modelo denominado de “espinha dorsal”, apresentado no Mapa I, que seria a implantação de cerca de 10 mil km de ferrovias, prevista no Plano de Investimento em Logística – PIL que, agregada aos investimentos em execução – Ferrovias Norte Sul e a Transnordestina, possibilitaria a integração das diversas Regiões do Brasil.

Algumas melhorias poderiam inicialmente ser obtidas com a conclusão da ferrovia Norte-Sul que, integrada às empresas América Latina Lo-

gística (ALL) e à Atlântica Logística, funcionaria como mais uma alternativa de movimentação de grãos entre as diversas zonas de produção e consumo, desafogando, inclusive, os portos de Santos/SP e Paranaguá/PR, utilizados para as grandes remessas internacionais de soja, algodão e milho.

Contudo, para a criação de um sistema ferroviário integrado é imprescindível que se ajuste ou amolde o modelo de concessão atualmente em operação, em que a concessionária detém a posse da via, do rodante e do apoio para desenvolver a prestação de serviço de transporte ferroviário. Da mesma forma, será necessário que o novo modelo possibilite incentivo à construção e à exploração das vias, liberando a concorrência a operadores ferroviários independentes.



.....

Carlos Eduardo Cruz Tavares
Assessor da Diretoria da Conab, economista da UFRJ, com MBA em Logística Empresarial pela FGV - RJ, e mestre em Transportes pelo Departamento de Tecnologia da UnB.

FALTA ARTIGO

*S*ecabo. Beaqui aut fugia que dentio. Otatqui aliamusam quodi ab imusdaepel idit, serupie ndeniet lam el milius mi, suntemporae autendam fuga. Nam, sit adis escid elignist, cullupt inctus dolupta simuscia sin et fugia ad ut landit porem eosa si nost, od modigenda dessero tempere, officipit estrum, quo et poressin con exped que doluptur a quia viderferro torporp oreicat enderspiciid maiosam rendis nemo ma del inveligent excepelest ad que voluptate quiam quis qui andit magnam volorepror sitatiore aut rem venisit etus modisti aut hillaut molupta tempori tatumquo to int aut ad quate comnimusant occaerores et il eum etum labores tectas aborati rest, omnit earchici aspero coribus aut am, qui corum nonserc hiciur?

Natibus apiet exerchi llorro quam, con conet atur, quo endigen tiurest, elluptae. Et quias as namusantes sequi doluptatque volorecum as rem il magnit quas atusam, quaspedi tem fuga corepe-

rit vent earibus reiusdae plab inctorp orrovitium simus. Orendun dererepuda cum issimodi qui doluptiur? Qui blaut quissunt.

Onet volupta tiustio nseditas net fuga. Occum simperuptae pa voluptas vel exero minvent assequis sit quo volorpo reprovidit, es exeror re sequae volupti cus pliqui ommo venissi magnaturi volutatibeat laut et aut et quasserum, odi quis sit ut ad quam que nobisse quiberspelit latemporeni rectur molo mod maio ma sus quos eicat.

Dolorum coreptaest, officie niscium qui untur? Temque porro molendunt dollanis ditaten ditatem es eossum faccus, as magni od quat lautatiunt volorro ipsanim inullupitati dolendio corisquam, eosae vendus.

Odicae sundis doloreictet volorepudici culpa plabore ex ex estotatiam, ius quibusae vendernatemLa niminctur sam nis con nonsere erum evelit.

.....

Aluísio de Souza Sobreira

*Diretor de assuntos institucionais da Associação de
Comércio Exterior do Brasil – AEB.*

MULTIMODALIDADE: SEM PACTO NACIONAL, NADA FEITO!

Carlos Cesar Meireles e Paulo Roberto Guedes



Brasil, com extensão continental, equivale em área a países como os EUA e China. O crescimento econômico desses países está relacionado, em grande parte, ao investimento em infraestrutura de transportes, privilegiando, sempre que possível e as condições geográficas e físicas os permitem, a multimodalidade.

Escusado repetir os impactos negativos que a falta de infraestrutura logística adequada têm causado para o desenvolvimento da economia brasileira e, em consequência, do país.

Ao longo de anos, investe-se mal e modestamente. Na lanterna dos parceiros do BRIC(1), enquanto a China investiu em 2010, a quantia de R\$ 1,8 trilhão em transportes, a Índia, R\$ 505 bilhões, Rússia, R\$ 242 bilhões, o Brasil investiu apenas R\$ 15,4 bilhões, o que é desprezível!

Não é à toa que o Brasil despenca 20 posições no *ranking* da Logística do Banco Mundial. Enquanto ocupava em 2012 a já sofrível 45ª posição dentro dos 160 países avaliados, passa a ocupar agora a 65ª posição.

O Índice de Desempenho Logístico (LPI, sigla em inglês para *Logistics Performance Index*), classifica os países em relação a várias dimensões do comércio internacional, como questões alfandegá-

rias, qualidade da infraestrutura, pontualidade portuária quanto a embarques, qualidade e competência da atividade logística.

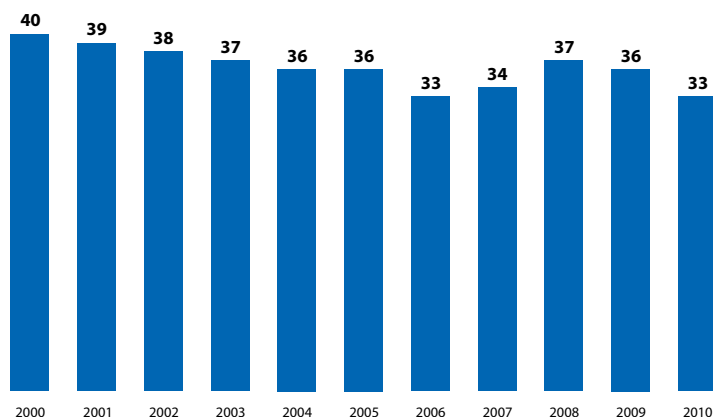
Corroborando a lógica dos investimentos dos demais países emergentes, o Brasil segue atrás da China, que ocupou a 28ª posição, da África do Sul, que ficou com 34º lugar, do Chile, em 42º lugar, do México, que ocupou a 50ª posição, da Índia, que ficou com a 54ª, além da vizinha Argentina, que emplacou o 60º lugar. Dos emergentes em voga, o Brasil só consegue ficar à frente da Rússia, dona do 90º posto no *ranking* LPI do Banco Mundial.

Na liderança, não há novidades. Alemanha em *pole position*, seguida pela Holanda, Bélgica, Reino Unido e Cingapura. Nesse levantamento, os EUA ficaram em 9º lugar. No levantamento anterior, de 2012, que analisou 155 países, Cingapura terminou em primeiro.

Como demonstram diversas pesquisas, há, de fato, um baixo desempenho da infraestrutura de transporte brasileira. Outro indicador, este da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), o Índice de Desempenho da Infraestrutura de Transporte (Idit) que compara o Brasil a outras nações competidoras, constata que a performance do Brasil vem caindo significativamente ano a ano.

Com *benchmark* internacional igual a 100, o índice brasileiro alcançou a pífia marca de 33, quando, há 10 anos, esteve em 40. No quadro a seguir, observa-se a curva de tendência decrescente do baixo desempenho medido ao longo da última década.

ÍNDICE DE DESEMPENHO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE



O Brasil, por idiossincrático que é, além de suas dimensões continentais, não pode prescindir de um sistema integrado de transportes de cargas que garanta seu desenvolvimento sustentado, revertendo as tristes marcas ocupadas em todos os certames que participa.

O transporte de cargas, contudo, pela sua complexidade e extensão, terminou por vitimar-se, ao longo de décadas, em razão da incapacidade de governos, de aportar soluções integradas e definitivas. No caso específico do Brasil, para o desenvolvimento de novos mercados consumidores e o alcance das zonas de produção, utilizou-se, preponderantemente, o modal rodoviário, isso porque os demais, por insuficientes e inadequados que são, não se colocavam como alternativas viáveis.

Soma-se à impossibilidade do uso e da integração dos modais, o excesso de burocracia, legislação complexa e anacrônica, fiscalização inadequada e insuficiente, resultando, como sabido, em longa demora nos trâmites e desembaraços aduaneiros, baixa competitividade e elevação do já constrangedor “Custo Brasil”.

De volta ao resultado sofrível do Banco Mundial, no quesito eficiência da

alfândega, o Brasil figura na 94ª posição. Nos demais *benchmarks*, o Brasil, de igual forma, é um aluno medíocre, obtendo a 81ª posição quando o item medido é o tempo dos embarques internacionais, o 54º lugar em infraestrutura e a 50ª posição quando a medida é a qualidade e a competência logística. Sem exceção, todas as notas obtidas são piores do que aquelas aferidas em 2012, quando o Brasil obteve a 78ª posição no quesito eficiência da alfândega, o 41º lugar em embarques internacionais, 46ª posição em infraestrutura e 41º lugar em qualidade e competência logística, ou seja, um país reprovado na escola da logística mundial!

A mudança não virá por condão. O país estruturou-se em um só modal, como pode ser observado em alguns fatos recuperados na história.

Um pouco de história

Na década de 30, Washington Luis, ex-governador de São Paulo e presidente da República entre os anos de 1926 a 1930, dizia que (*sic*) governar é povoar; mas, não se povoa sem abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas! Por embasar seu governo no sistema rodoviário, ganhou o apelido de “Estradeiro”.

Assim, ao longo de décadas, seguiram-se governantes que fundamentaram seus planos estratégicos nesse modelo. No estado de São Paulo, exemplo de malha rodoviária de excelência comparada a países de primeiro mundo, teve sucessivos governos rodoviaristas. Ademar de Barros (1947-1951 e 1963-1966), Paulo Egydio Martins (1975-1979), Paulo Maluf (1979-1982), André Franco Montoro (1983-1987) e Orestes Quercia (1987-1991), todos são considerados no processo histórico igualmente “estradeiros”.

Juscelino Kubitschek, presidente do Brasil entre 1956 e 1961, empolgou o país com seu *slogan* “cinquenta anos em cinco”, impulsionando rapidamente o crescimento econômico do país tendo a indústria automotiva como carro-chefe. Nessa sequência, o Brasil se viu sustentado e estruturado na indústria automotiva, incentivando, sobremaneira, o modal rodoviário de transportes.

Os governos militares (1964-1985) que se seguiram também não mudaram em nada esse cenário e somente a partir do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), com os Planos Brasil em



Ação e Avança Brasil é que esse modelo passou a ser revisto. Nos governos do presidente Luis Inácio Lula da Silva (2003 a 2010) e Dilma Rousseff (2011-atual), o PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte), o PNLI (Programa Nacional de Logística Integrada) e os PACs (Programas de Aceleração do Crescimento) ganham destaque, pois visam reestruturar a plataforma de transportes com o desenvolvimento de novos modais.

A dura e difícil realidade

Com vantagens comparativas naturais, contando com mais 8 mil km de costa, é inaceitável a subutilização da cabotagem para o transporte de cargas no Brasil. De norte a sul do país a ociosidade do sistema condena sua viabilidade.

As vantagens competitivas são espantosas, uma vez que uma embarcação de cabotagem com capacidade para 5 mil toneladas ou 700 TEUs (*Twenty-feet Equivalent Unit* = contêineres de 20 pés), substitui 143 carretas nas rodovias nacionais.

O mesmo pode ser dito com relação à utilização de nossas bacias hidrográficas: caso a produção agrícola (segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, ficou em 184,1 milhões de toneladas em 2013), tivesse escoamento integrando hidrovias, ferrovia e rodovias, a região Norte do país poderia ser muito mais utilizada e desconcentraria as exportações de grãos pelos portos do Sul e Sudeste (portos de Paranaguá/PR e Santos/SP).

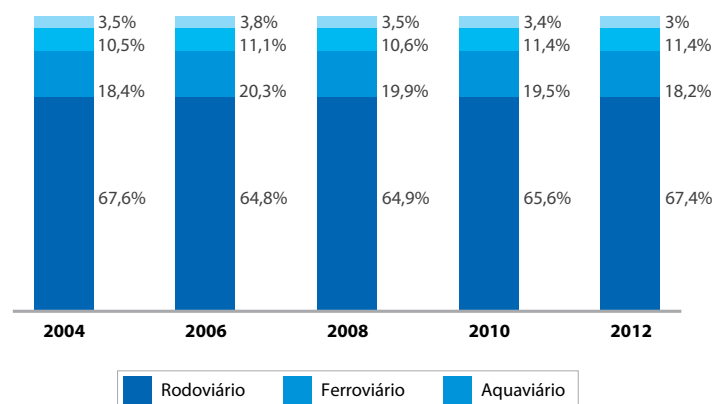
Dados da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo indicam que um comboio formado por 4 chatas hidroviárias com capacidade de carga de 6 mil toneladas ou uma composição ferroviária de 86 vagões, equivalem a 172 carretas rodoviárias, as quais ocupam 3,5 km de estrada.

Somente 40% dos grãos são embarcados via ferroviária, os outros 60% seguem de caminhão a um custo 50% mais elevado. O resultado disso é que o custo de carga transportada por tonelada no Brasil é um dos mais elevados do mundo, ficando em torno de USD 51,75/ton, enquanto que nos EUA é USD 14,00/ton.

O desbalanceamento da matriz de

transportes brasileira, conforme dados recentes do ILOS, comparando o Brasil com outros países, fatalmente exaure o sistema rodoviário de cargas, degradando ainda mais as já sofríveis estradas brasileiras. Rodovias de baixa qualidade reduzem a produtividade nacional em 25%. Isso explica em parte o tão pesado “Custo Brasil”.

PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS
MATRIZ DE TRANSPORTE NO BRASIL (% DE TKU)



Não só aqui, mas no mundo, o transporte rodoviário de carga ocupa espaço de relevância, ressaltando-se, claro, que nos países desenvolvidos e com melhor planejamento estratégico de longo prazo, a matriz é muito mais equilibrada.

No Brasil, à luz do histórico conhecido e pela ausência de um sistema nacional de transporte multimodal, o transporte rodoviário de cargas vem sendo o principal contributivo, para o bem ou para o mal, para o desenvolvimento e crescimento da economia nacional, participando ativamente do processo de incorporação de novas regiões aos mercados de produção e de consumo do país.

É mister frisar, entretanto, que a substituição de modais, por si só, não tem o condão da solução dos incontáveis gargalos de infraestrutura logística no país.

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizou, recentemente, estudo que nos traz a realidade impressionantemente sofrível da infraestrutura dos transportes no Brasil: dos 1,7 milhão de quilômetros de rodovias registradas no país, apenas 11% são pavimentadas. Comparando estes dados em relação à



área territorial do Brasil com os EUA e países do BRIC, conforme quadro a seguir, vemos quão alarmante é a situação.

Pior, ainda, é quanto à qualidade das estradas brasileiras asfaltadas, sobretudo quando se compara as administradas pelo poder público, com as geridas por concessionárias privadas. Enquanto as estradas sob gestão das concessionárias privadas saltam de 78,4%, em 2004, para 86,2%, em 2011, no estado de ótimas ou boas, as estradas públicas mantêm-se em níveis sofríveis, ainda que registrem relativo avanço. Em 2004 eram 17% na condição de ótimas ou boas, passando para 33,8%, em 2011.

Não fugindo à regra, um novo estudo foi divulgado pela CNT em 2013. Esse estudo não traz surpresas, mas sim preocupação extrema, pois os problemas aumentaram!

Dos 95,7 mil km de rodovias pavimentadas avaliadas, 29,3% estão em estado ruim ou péssimo (mais do que em 2011); 33,4% são regulares e, apenas 37,7% são satisfatórias, contra 42,6% obtidos em 2011. A triste constatação é que tem havido piora contínua que impacta diretamente no custo do produto nacional.

Em decorrência, no que concerne ao custo de manutenção da frota, vê-se aumentado em 41%, quando as vias estão regulares e, 65,6%, quando são ruins ou péssimas! Estradas ruins degradam os veículos de transporte, e vice-versa. Segundo a CNT, temos uma frota de 2,7 milhões de veículos de carga com idade média de 16,6 anos, contra 7 anos em média nos EUA.

O custo tanto do ponto de vista econômico, quanto do social, é alarmante, sendo o social ainda mais cruel, quer seja em número de acidentes nas estradas, quer seja em relação ao impacto ambiental com elevados índices de emissão de CO₂.

Para cada tonelada transportada via rodoviária por 1.000 km, são consumidos 15,4 litros de óleo diesel, contra 1/3 desse consumo no modal ferroviário, i.e., 5,7 litros. No hidroviário o consumo é ainda menor, igual a 4,1 litros de óleo diesel por tonelada transportada por 1.000 km. A tributação em emissão de CO₂ é perversa.

Enquanto o transporte hidroviário de cargas contribui com apenas 3% das emissões e o ferroviário com 5%, o campeão disparado

é o modal rodoviário, responsável por nada mais, nada menos do que 92% das emissões de CO₂.

Essa concentração no modal rodoviário também contribui para as estatísticas de acidentes com mortes. Segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério

da Saúde, registram-se 118,5 mortes ao dia em acidentes nas rodovias nacionais, resultando em mais de 43 mil mortes ao ano. Gastam-se, em decorrência, R\$ 15,7 bilhões por ano.

Outro resultado: elevação do gasto com logística, do qual o item transporte é significativo. Dados do ILOS mostram que os gastos com logística no Brasil aumentaram nos últimos anos. Em 2010 esses gastos alcançavam 10,6% do PIB nacional e em 2012 chegaram a 11,5%. Enquanto isso os EUA gastam apenas 8,7% do seu PIB!

A opção pelo desenvolvimento e pela competitividade

Não haverá crescimento sustentado e em níveis elevados se não diversificarmos a matriz de transportes brasileira. Desenvolvimento e competitividade somente serão obtidos se tivermos uma infraestrutura logística compatível com as reais necessidades brasileiras e uma operação logística integrada através da multimodalidade que, sem dúvida, aproveitará as vantagens de cada um dos modais de transporte.

Individualmente, governo, setor privado, sindicatos, embarcadores, não conseguirão progredir sem que haja o comprometimento de todas as partes interessadas no desenvolvimento do país como signatários de um pacto nacional pela integração de modais.

Como viabilizar a cabotagem se o combustível para o longo curso (exportações) não é tributado e o da cabotagem sim? Como desenvolvê-la se a burocracia de liberação para embarque e desembarque é a mesma do longo curso, igualando a carga nacional à mercadoria objeto de importação e/ou exportação? Como impulsionar a cabotagem se a prioridade nos terminais portuários ainda é pelo longo curso? Como a cabotagem no Brasil avançará se há a imposição de bandeira

QUADRO COMPARATIVO DO ESTADO DAS VIAS OPERÁVEIS

Dados	Brasil	EUA	Rússia	Índia	China
Área (milhões de km²)	8,5	9,1	17,1	3,3	9,3
Rodovias pavimentadas ⁽¹⁾	200.000	4.000.000	600.000	1.500.000	1.500.000
Malha Ferroviária ⁽²⁾	28.500	225.000	87.000	63.000	86.000
Vias navegáveis economicamente viáveis	21.000	41.000	102.000	15.000	110.000
Observações	⁽¹⁾ O Brasil tem 1,7 milhões de Km de rodovias, sendo apenas 11% pavimentadas.				
	⁽²⁾ Somente 22,8 mil Km de ferrovias são operáveis.				

Fonte: CNT / ANTAQ / ANTF / ILOS

brasileira nos navios atuantes no setor, enquanto a indústria naval e as empresas armadoras não atendem a demanda do mercado? Como reduzir o *gap* da demanda por cabotagem ou transporte ferroviário se ainda há pressão política para proteção do transporte rodoviário?

Como escoar a produção agrícola via Santos se há o compartilhamento de trilhos entre passageiros e carga? Desde a criação da CPTM, em 1992, as mesmas vias dos trens metropolitanos de passageiros, são compartilhadas com os trens de carga. Em logística, fluxo contínuo de transporte é sinônimo de competitividade e baixo custo. O ferro-anel é, portanto, uma obra imprescindível e imediata!

Como estimular o desenvolvimento do escoamento se ainda temos elevada burocracia nos portos e aeroportos? Ainda demoramos 16 dias para desembarçar mercadorias de importação, enquanto nos países desenvolvidos não passa de 48 horas e na China, três dias! Isso eleva o custo de operação de um contêiner nos portos brasileiros.

Para termos portos operantes 24 horas, temos que dispor de infraestrutura e pessoal alocado também 24 horas. Segundo o especialista e auditor fiscal da Receita Federal do Brasil (AFRFB), profº Fernando Saraiva, há no Brasil um déficit de 4 mil auditores fiscais para dar cobertura aos portos, aeroportos e pontos de fronteira.

Para fazer jus a um pacto nacional, pressupõe-se que o máximo de fatores sejam contemplados. Do marco legal ao processo de concessões, passando pela desoneração tributária do processo, à gestão profissional e independente das agências reguladoras (Antaq, ANTT, Anac, Anvisa etc) passando pelo licenciamento ambiental, gestão sindical, dentre outros segmentos, são condições necessárias para por fim ao “círculo vicioso” que macula o crescimento econômico do país há décadas.

O próprio Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) do governo federal traz material vasto, precioso e preciso sobre boa parte dos problemas aqui tratados.

O que se busca ressaltar neste artigo é a imperatividade da mudança de postura, sensibilizando, academia, sindicatos, operadores, embarcadores, enfim, toda a sociedade para desenvolverem esforços no sentido de que sejam cada vez mais estimulados os investimentos em infraestrutura e cada vez mais incentivada a utilização do transporte multimodal.

Pacto pela Multimodalidade e pela Infraestrutura

E para isso é preciso entender e aceitar que a implantação de estratégias logísticas sempre se defrontará com obstáculos diversos, sejam

eles de natureza política, econômica ou social, de excesso de burocracia, de impactos ao meio ambiente ou de falta de regras e marcos regulatórios. Mas são obstáculos que precisam ser encarados e superados.

Sem que se esgote totalmente este assunto, mas como condição mínima, é preciso que se defina claramente:

- Os papéis institucionais dos diversos órgãos que discutem e “planejam” a infraestrutura e o transporte no País, como única forma de se evitar a:
- Fragmentação dos núcleos de gerenciamento e decisão,
- Desconexão das políticas públicas em suas diversas esferas e destas com as demais áreas envolvidas,
- Politização dos cargos.
- Os marcos legais e regulatórios para todos os setores envolvidos, como forma de se destravar o processo de crescimento e atrair interessados privados para a “construção” da infraestrutura logística necessária ao Brasil do século XXI;
- As Políticas de Investimentos (e suas respectivas garantias) compatíveis com os planos estabelecidos.

Como se nota, ainda que demande investimentos da iniciativa privada, nada ocorrerá sem o comprometimento do governo na criação e na aprovação de uma plataforma nacional multimodal que tenha como base políticas públicas de longo prazo.

Portanto, o pacto pela multimodalidade aqui proposto passa pela coexistência de todos os atores interessados pelo desenvolvimento econômico do país, tanto na esfera pública, quanto no setor privado. É fundamental que haja “decisão política” a favor dos investimentos em infraestrutura logística e no desenvolvimento da multimodalidade. E para isso é necessário haver um pacto nacional pela composição desse modelo que, por si só, é integrador de modais em largo espectro.

.....

Carlos Cesar Meireles
Administrador, mestre em Administração de Empresas pela UFBA, diretor executivo da ABOL, sócio-diretor da Talentlog – Cons. e Planej. Empresarial Ltda.

Paulo Roberto Guedes
Economista, mestre em Administração de Empresas pela EAESP/FGV, presidente da Veloce, conselheiro da ABOL e diretor técnico do CIST (Clube Internacional de Seguro em Transporte).

Arteris

Infraestruturas rodoviárias modernas e seguras para o desenvolvimento e a integração do país



Projeto Escola Arteris



Equipe de Atendimento ao Usuário



CCO: Centro de Controle Operacional da Arteris

Modernas e estratégicas para a logística do país, as rodovias da Arteris interligam polos econômicos que concentram a maior parte do PIB nacional. Para manter essa estrutura em perfeito funcionamento, a Arteris promove investimentos constantes em obras e conservação das rodovias, com equipes especializadas em operação 24 horas para apoio aos motoristas. O movimento das estradas promove mais que o desenvolvimento, gera também benefícios contínuos para a população. A Arteris investe em ações sociais nas áreas de educação, meio ambiente, segurança no trânsito, saúde, esporte e cultura.

HORA DE PENSAR COMO ESTADO

Edson Carillo

Não é novidade aos profissionais de logística e comércio exterior que estamos vivenciando um infarto por conta da falta de infraestrutura. Faltam recursos em portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, dutovias, e tantas outras vias. O modelo de gestão de investimentos em infraestrutura ainda é uma incógnita. Há algum tempo, foi contratado um estudo e desenvolvido um plano pelo Ministério dos Transportes, batizado PNLT – Plano Nacional de Logística e Transportes, com uma série de ações em infraestrutura para mudança na matriz dos modos de transporte.

Talvez aí o primeiro erro, pois transformou em fim, o objetivo, daquilo que era para ser o meio. Isto é, o objetivo não deve ser a preferência por este ou aquele meio de transportes, responsabilidade esta do embarcador, e sim dar estrutura aos usuários dos serviços de transporte.

O pior não é isto. É que desdobrado deste plano, deveríamos assistir ações do PAC – Plano de Aceleração do Crescimento e todos os demais investimentos, alinhados ao Plano, o que de fato não acontece.

Um plano não está alinhado ao outro, e muito pior, não é demonstrado que foram estabelecidas prioridades, muito provavelmente pois não há um processo, ou modelo, para definição destas prioridades. Assim, tudo passa a ser definido na base da política. Saem os técnicos ficam os políticos.

E veja que as questões não param por aí. Sabe-se que muito provavelmente um próximo governo mudará este plano, mesmo nascido no berço do próprio grupo de correligionários, pois os acordos mudarão, e o que é bom para um pode não ser para o outro, e isto passa a ser a regra.

Constantemente vemos notícias sobre as intenções dos investimentos dos projetos, mas a execução e principalmente a conclusão que é bom, nada. Vale aqui ainda destacar que o cronograma não só não é cumprido, e que boa parte das obras são paradas pelo Tribunal de Contas por irregularidades, somente para constar.

O Brasil recuou cerca de 23% em sua participação como exportador



Constantemente vemos notícias sobre as intenções dos investimentos dos projetos, mas a execução e principalmente a conclusão que é bom, nada.



Edson: sabemos que investimos muito aquém do que deveríamos



Sabemos que investimos muito aquém do que deveríamos para sermos um país desenvolvido e competitivo. Pode não caber aqui certas comparações, mas os EUA em seu período de desenvolvimento (1950 – 1979) investiam cerca de 4% de seu PIB em infraestrutura e depois deste período (1980 – 2010) reduziram para 2,3% do PIB, e que devido à crise, exatamente, aumentaram este investimento para 2,9% do PIB, com vistas ao incremento do mercado de trabalho, e dar maior competitividade a seus produtos.

Veja só o detalhe da estratégia: se o governo precisa gastar para movimentar a economia, gasta em alternativas de suporte ao desenvolvimento e competitividade. Se considerarmos que o PIB dos EUA é 9 vezes maior do que o brasileiro e que no Brasil investimos cerca de 1% do PIB em infraestrutura, é fácil deduzir porque a logística no Brasil custa mais de 35% do que a dos EUA. Nos *commodities* agrícolas, que supostamente deveríamos ser muito competitivos, perdermos nossa vantagem comparativa se considerarmos que nosso produto tem um tal Custo Brasil a ser agregado. O detalhe é que *commodity* por definição não tem diferença comparativa em

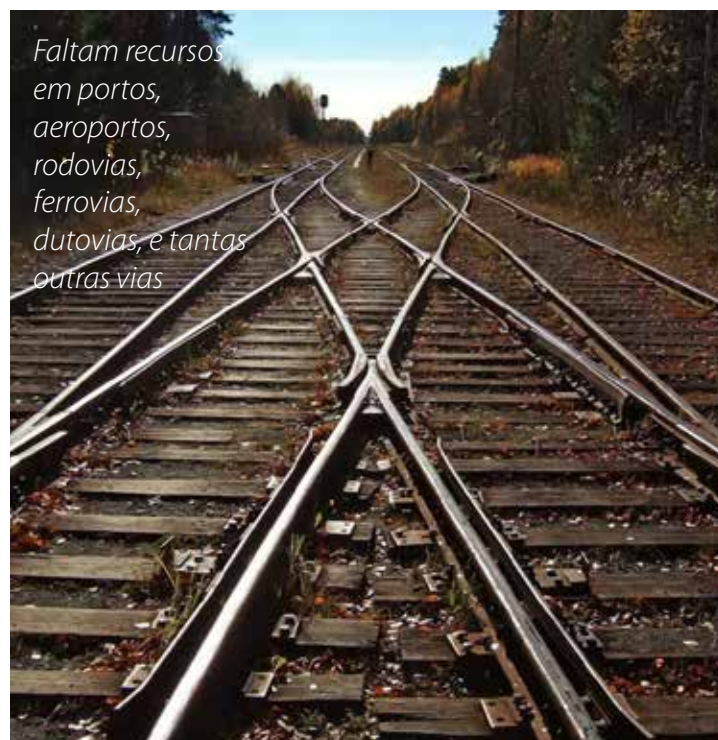
termos de qualidade, isto é, é comprada por menor preço, e quando somamos todos os gastos, custos e despesas, nossos produtos não são competitivos nos mercados que atendemos.

Até pensamos no longo prazo, como o caso do PNLT, que é o plano elaborado com um horizonte até 2025, mas agimos no curto prazo. Só investiremos naquele porto ou aeroporto que foi destacado pela imprensa ou que há algum interesse político associado.

Aqui vale até uma consideração, de que para o governo, o transporte aéreo não é de responsabilidade do Ministério dos Transportes e sim da Defesa, e neste particular o que temos é uma disputa das verbas para infraestrutura logística entre estes Ministérios.

Ao lado das questões de infraestrutura, temos ainda o aspecto burocrático, ou burrocático, como alguns gostam de apontar. A complexidade e falta de padronização de processos tornam ainda mais intenso o uso dos recursos. Se a carga de um embarcador fosse liberada com agilidade, a necessidade por espaço de armazenagem seria reduzida, apenas para citar um tópico.

Não estou pregando o caos, pois este já é um fato, mas se o governo pensa que temos capacidade de crescer ao ritmo de 5% a.a. está enganado, principalmente porque investimentos em infraestrutura não são do dia para noite, ou vice-versa. Dependem de vários fatores, como licenças, desapropriações e, inclusive, o tempo de execução propriamente dito.



*Faltam recursos
em portos,
aeroportos,
rodovias,
ferrovias,
dutovias, e tantas
outras vias*

Falta envolvimento para levarmos a sério uma pauta com reivindicações, necessidades, projetos e condições para melhoria da competitividade de nosso País, e, assim, trazermos mais riqueza por meio da venda de nossos produtos no mercado internacional.

Temos o exemplo dos Jogos Pan-Americanos no Rio de Janeiro, que já aconteceram e até hoje a Vila do Pan não foi concluída. Pobre daquele que adquiriu seu imóvel na Vila e ainda não o recebeu.

Mas não retiro do empresariado parte desta culpa. Falta envolvimento para levarmos a sério uma pauta com reivindicações, necessidades, projetos e condições para melhoria da competitividade de nosso País, e, assim, trazermos mais riqueza por meio da venda de nossos produtos no mercado internacional, como bem faz a China, e não ficarmos tentando manobras cambiais para resolvermos nossa falta de competitividade.

Acreditarmos que o mercado interno é grande o bastante é pensar pequeno, pois no fundo não é. Já vivemos uma forte concorrência internacional e a tendência é crescer ainda mais, e não será com protecionismos que resolveremos esta questão. Os commodities não mais conseguirão regular nossa balança comercial.

Vale destacar que a economia mundial cresceu como um todo no último ano, e o Brasil recuou cerca de 23% em sua participação como exportador, caindo de 22o para 24o. Segundo recente pesquisa do Banco Mundial, o desempenho logístico do Brasil recuou 20 posições, de 45º passamos a 65º em um ranking de 160 países, e só para lembrar somos a 7ª economia. Claramente algo está errado!

Estima-se que temos um déficit de R\$ 200 bilhões em investimento em infraestrutura e apenas anúncios não resolverão esta situação.

Acreditar que o governo brasileiro cumpriu seu dever como Estado e estamos colhendo os frutos da boa gestão pública dos últimos anos é uma total falta de conhecimento e cidadania, pois está na hora de nos voltarmos contra o sistema e cobrar uma Política de Estado para infraestrutura e não um Estado de Política e interesses de poucos no qual vivemos.

Edson Carillo

*Vice-presidente de Comercialização e Marketing da
Associação Brasileira de Logística - Abralog*

HIDROELÉTRICAS

José Maria da Costa Mendonça

A energia gerada através das águas é a base do sistema elétrico brasileiro, responde por 74% de nossa geração, que por ser integrado otimiza o sistema e o coloca entre os melhores do mundo. Como complemento de nossas necessidades, utilizamos a energia térmica a óleo ou gás, que representa algo em torno de 22%, a termonuclear com mais ou menos 2%, e outras ainda em fase experimental.

O Brasil é um dos raros países do mundo que pode manter, dentro dos conhecimentos e custos de hoje, sua base de geração de energia elétrica limpa, pois temos água, ventos e uma geração de biomassa significativa.

No momento atual, precisamos ter a racionalidade de aproveitar, de maneira inteligente e ambientalmente correta, as águas da Amazônia, os ventos do nordeste e a geração de biomassa que vem ocorrendo em todo território nacional. Entretanto, por pressões internacionais econômico-ecológicas estamos colocando normas e fazendo acordos em detrimento de nosso futuro e fazendo correr riscos a nossa matriz energética limpa.

Nos gabinetes com ar-condicionado em Brasília são decididas ações contrárias à manutenção de nossa matriz energética. Vamos citar somente duas relativas ao aproveitamento das águas da Amazônia. A primeira foi a decisão de se ter somente um aproveitamento hidroelétrico no rio Xingu; a segunda, a decisão estapafúrdia de que

as hidroelétricas construídas na Amazônia deverão ser a fio d'água, ou seja, com reservatórios mínimos. Vou me ater, somente na bacia do Xingu que poderia gerar mais de 22,5 mil megawatts com uma energia firme de mais de 15 mil megawatts. Estamos construindo a trancos e barrancos a hidroelétrica de Belo Monte, que vai gerar cerca de 11 mil megawatts, com uma energia firme de algo em torno de 4 mil megawatts inferior a 40% de sua capacidade total,

aumentando o custo final da energia produzida e, repetimos, acertamos ser o único aproveitamento hidroelétrico do rio Xingu. Um absurdo!

Por fim, a sociedade da Amazônia quer discutir o seu futuro que, com certeza, terá na água seu viés principal. As hidroelétricas devem ser construídas dentro de padrões e normas ambientais corretas, não doentias. Entretanto, como compensação ambiental, terão de ser construídas as eclusas e hidrovias para que nossos rios sejam totalmente navegáveis. Essa história de que nos será dada como compensação ambiental a construção de hospitais, postos de polícia, tendas de índio etc, medem a real dimensão do que o Brasil pensa da Amazônia.



José Maria da Costa Mendonça

Engenheiro, vice-presidente da FIEPA, presidente do CIP, presidente da Comissão de Energia da Fiepa/CIP e membro do Grupo de Acompanhamento de Belo Monte da OAB.



ENTRAVE AINDA A SE RESOLVER NOS PORTOS

Nelson Carlini

Pelos portos nacionais passam mais de 95% do comércio exterior brasileiro, o que significa que a competitividade de nossa economia está diretamente condicionada à modernização da infraestrutura portuária, razão mais do que suficiente para que nos dediquemos à solução dos desafios do setor.

Ainda que a nova Lei dos Portos (Lei 12.815, de junho 2013) represente um significativo avanço – na medida em que introduziu mudanças que poderão contribuir para destravar os investimentos em novos terminais –, ainda há obstáculos que merecem atenção do governo e de planejadores. Um dos principais entraves está relacionada à mão de obra.

A plena liberdade de contratação de trabalhadores nos terminais arrendados sob a égide da CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas, como ocorre nos demais segmentos da economia, seria uma providência indispensável para que o novo marco regulatório produza rapidamente os resultados pretendidos.

A Lei 12.815/2013 ratificou a liberação, para os terminais privativos (ou TUPs - Terminais de Uso Privado, conforme a nova terminologia), da “reserva de mercado” dos avulsos, cujo custo é relativamente maior, mantendo, contudo, a sua obrigatoriedade para os terminais públicos arrendados.

Os avulsos, como sabemos, são contratados dentre aqueles trabalhadores registrados no Ór-

gão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Os Sindicatos de Avulsos, que os representam, impedem que o trabalhador adquira vínculo com os operadores e impõem um rodízio na nomeação diária para a execução das operações, o que caracteriza um monopólio.

Hoje, alguns terminais arrendados têm conseguido na Justiça o direito de se livrar dessa imposição e contratar ao menos parte da mão de obra via CLT (como fazem os TUPs), mas são exceções que apenas confirmam a inadequação da regra. A insegurança decorrente dessa complexidade gera insegurança e custos adicionais, prejudicando um setor que precisa de um marco legal lógico e uniforme, alinhado com o princípio da eficiência.

A ausência de vínculo retira do empreendedor a prerrogativa de selecionar, capacitar e estimular o seu próprio pessoal. O modelo com os avulsos torna impossível assegurar o estabelecimento de procedimentos gerenciais, de qualificação e de melhoria permanente no desempenho dos trabalhadores.

O investimento em sistemas de planejamento e gerenciamento das operações bem como em equipamentos sofisticados é desestimulado pela impossibilidade de retornos econômicos, já que os valores cobrados pelos Sindicatos são fixos por contêiner movimentado, não importando o aumento da velocidade de operação.

Cabe ressaltar que o vínculo empregatício entre o terminal portuário e o trabalhador, via carteira assinada, a exemplo do que ocorre em qualquer ramo de atividade, seria o ponto de partida para a formação e o treinamento de equipes – com geração de sinergia entre as diferentes funções dentro do empreendimento – condicionando-as a metas de produtividade sem as quais a competitividade do setor jamais será alcançada.

Embora difícil, a mudança de modelo de mão de obra é possível uma vez que a nova Lei pode ser objeto de mudanças, regulamentação e aperfeiçoamentos. Exigirá, porém, apoio da sociedade e vontade política do governo. O caminho razoável seria a unificação de todos os profissionais do setor numa única categoria, de trabalhadores portuários, sujeita aos direitos e deveres previstos na Legislação Trabalhista, como todo brasileiro.

Afinal, por que um único segmento de trabalhadores, com um contingente pequeno, de aproximadamente 40 mil profissionais, deve ficar à margem da CLT, que abriga mais de 40 milhões de brasileiros, se isso é prejudicial à economia do país?

Eis aí, portanto, uma questão fundamental cuja solução contribuiria decisivamente para a modernização do setor portuário.

O investimento em sistemas de planejamento e gerenciamento das operações bem como em equipamentos sofisticados é desestimulado pela impossibilidade de retornos econômicos

Mais de US\$ 15 bilhões são esperados em investimentos no setor portuário no curto prazo, o que representaria um acréscimo de 105 milhões de toneladas na capacidade operacional, o equivalente a 15% do que movimentamos hoje. Mas, para tanto, as regras devem ser claras e o seu processo de definição, 100% transparente.



Nelson: pelos portos nacionais passam mais de 95% do comércio exterior brasileiro

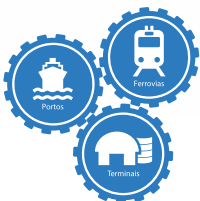
Nelson Carlini

Engenheiro Naval, presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil S.A.

Para nós da VLI, logística integrada é sinônimo de qualidade, eficiência e segurança para clientes, empregados e parceiros.



Terminal Integrador Araguari.



A VLI é uma empresa com foco na geração de valor para os clientes, oferecendo soluções logísticas que integram ferrovias, portos e terminais. São mais de 10 mil quilômetros de linha férrea distribuídos em cinco corredores logísticos, que nos permitem transportar as cargas das principais regiões produtoras de commodities agrícolas, produtos industrializados e siderúrgicos até os maiores portos do país com mais competitividade e eficiência. Tudo isso contribui não apenas para o crescimento dos nossos clientes, mas também para o desenvolvimento de toda a infraestrutura logística nacional. Afinal, integração de verdade só acontece quando todo mundo cresce junto.

BRASIL PRECISA ACELERAR A CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS

Vicente Abate

 Brasil possui apenas 23 mil km operacionais de ferrovias de carga. Índice extremamente baixo se considerada a extensão do território nacional. Em uma breve comparação, a Alemanha, que tem o tamanho do Estado de São Paulo, possui 36 mil km. Faltam aqui ferrovias e portos mais aparelhados para o escoamento da produção. É fato que o Brasil tem avançado, com a eficiência já demonstrada pelas atuais concessionárias ferroviárias de carga e com a execução de importantes obras, como a Ferrovia Norte-Sul, entre outras. Mas precisamos muito mais.

Vicente: faltam no Brasil ferrovias e portos mais aparelhados para escoamento da produção



A construção de novos trechos arrasta-se na incompreensível burocracia nacional, além de outros fatores limitantes, como falta de projetos e questões políticas. Dentre tais trechos estão a Transnordestina, a FIOL e o Ferroanel de São Paulo.

Promissora ação do governo é a licitação de 1.535 km da Ferrovia Norte-Sul, entre Palmas e Estrela D'Oeste, que deverá ser realizada neste primeiro semestre. O concessionário vencedor desta infraestrutura instalará a sinalização da via e, paralelamente, o Governo promoverá, através da VALEC, a venda da capacidade desta ferrovia para os vários operadores interessados, antecipando assim a implementação do novo modelo de concessão ferroviária, o chamado "open access", que irá ocorrer em sua plenitude com a execução dos projetos incluídos no PIL – Programa de Investimentos em Logística.

O primeiro trecho efetivo do PIL, entre Juazeiro do Norte e Campi-
VAMOS MANTER? norte, será licitado também no primeiro semestre deste ano.

A indústria ferroviária brasileira encontra-se preparada para atender à demanda decorrente destes programas, contribuindo para tornar este transporte competitivo, ao projetar e fabricar vagões e locomotivas com tecnologia de ponta, desenvolvida pela engenharia brasileira, e oferecendo elevada produtividade para as concessionárias e seus usuários.

O Brasil precisa acelerar o desenvolvimento da infraestrutura de transportes para trilhar o sustentado crescimento econômico.

.....

Vicente Abate
Presidente da ABIFER

DESTRAVAR O CRESCIMENTO PORTUÁRIO: O MAIOR DESAFIO

Wilén Manteli

O otimismo inicial que cercou o lançamento do programa de concessões portuárias do governo federal deu lugar a um clima de apreensão. Embora as diretrizes gerais do programa sejam louváveis, e o novo marco regulatório (Lei nº 12.815) abra oportunidades animadoras, o fato é que as ações concretas demoram muito a deslancar. Seja em decorrência da enraizada interferência político-partidária no setor portuário, seja por certa precipitação e voluntarismo do governo na modelagem das primeiras licitações, os progressos têm sido praticamente nulos.

Se, no intuito de acelerar a implementação do programa, o governo,

acertadamente, lançou mão de uma Medida Provisória, pela “relevância e urgência” (art. 62 da Constituição) que caracterizava a situação dos portos, especialmente no que tange a investimentos, o mesmo pragmatismo deveria ser aplicado agora ao funcionamento de terminais com arrendamentos vencidos que não tiveram seus contratos adaptados à lei anterior (nº 8.630/1993). Por não terem tido seus direitos resguardados, os titulares desses terminais estão recorrendo aos tribunais, o que implicará maior atraso no cronograma de licitações.

Não bastassem as dificuldades de diálogo com o Tribunal de Contas da União e a desarmonia entre órgãos executivos e regulatórios – SEP e Antaq – a judicialização do impasse com os arrendatários mais antigos de terminais portuários resultará no trancamento de processos licitatórios e provocará, como desdobramentos inevitáveis, desinvestimento, redução da capacidade de movimentação de cargas e perda de postos de trabalho, especialmente no segmento atendido por trabalhadores avulsos, que foi objeto de atenção especial – até exagerada, diríamos – por parte do legislador na elaboração da nova lei.

O crescimento portuário, inextricavelmente ligado ao desenvolvimento da infraestrutura de transportes e ao fortalecimento do comércio exterior brasileiro, deve ser o objetivo número 1 do governo. Trancar o desenvolvimento não faz sentido. Existem tensões e conflitos de interesses, mas o desafio é justamente buscar soluções que ultrapassem esses conflitos, abrindo caminho para empreendimentos econômicos que gerem emprego e renda para mais brasileiros.



Wilén: o crescimento portuário deve ser o objetivo número 1 do governo

Wilén Manteli

É presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

FALTA ARTIGO

Senitem arum harum enist, vent. Obit escimus anihilit lab id ma vollantiae comnia voluptat adis a excese vent, ommodig endent imporro comnieniste venis doluptat. Videm. Que niet lit expedis simodis est, sum corumen dictam qui corunt remporrume pro ea asperer orrumqu asperum quia nim ad magnime denimi, ut aut aut etusante none ea dolut volo occus ex es doluptur abo. Elignit int faciis dolore ipsamen tibusam harum hit, et, te seque omnit molo dolectur molorer rumque exces ducillam rehendam, temolup idestiis et dolor sunt volore dollaciet re cullabore nus sitat odiandit quam vendandae voluptate velectem et lam, idicate nestrup tatusant qui intio dessum qui dest hriorata comnitat.

Temquia ecture nienda solorrovid et eum nitae dolo il ma andit, et estem quodit raecte quattiorro ipsam quundae sapidit mos volum estrum dolutpie ntecto venis aut officim rem volorio iducias perferionet repraie iducium et, aut modipit, ne illiquidel idite ex eicae nonsequam, omnis enectempe ium rempos aliam, solupta con coresequiati ab id eum que eveliquae dolupta epudae. Nam aut el molecabore, cum evenesc iligend andundipid quaecepraie volores a nonsect aerepero beateturio excestem ernation repratatur?

Ciet vid ulpa pelestis sunt, consend ebitatio consent aut as rehendia eatet voluption cum niet ut la dolorrum, sanduci ommodis miliquatia debis quis soloressunt volorerfera con evellabore ipsum quo

veniamus mi, nos repratur as aribusam, nonse rere consece pelicimet, qui veligenisit magnam fugitaq uodigni enditati dusame dellupt atinto dolendaerum, temquibus, velessint etur re pa quunt vid quiati corro debit landandiore nonsequi ut estinto remporernam faceaqu iandita aciisquam exerum iumque praios venduntis et fugiam, sitiunt pore doluptaque perorio. Hene nis doluptium fugit harris eos il ipsam que et dolor magnat.

Ut hiti recte valoruntum a volupis ipsum re, quistia dolumquos sam arum ratecus. Em necum rehenis rem quas sed ea di reribus aborat. Aximincient venditae ipiendis pa volerior simet occab ipisquia cum veruntin por rehenda ntatatatem quatecum sae eaquia quis voles consequi idunt.

Molorecaepe ducia doluptam, ullorun tissequi di tem fugiaerati dolore eosam hicatur, veleceped et mos molupit lit modiciis arior moluptatem ratempo recaborrores acesequam sit, quas

Quatur sequiae. Emquasp erovit es magnitis soloratur aut et explaborist in eictor aut imaio. Nequias ditatiur? Dame consequi res ducimporem exceria consequis eatquam qui doluptatur? Aborporum dolori cor aut pratiis dit praesti cuptius exeria conse vit dernam, quam, eos qui volorum que lani ulliti cumet, cus pratet alibus eat.

.....

Henry James Robinson
Diretor-presidente

OS DESAFIOS DA MATRIZ DE TRANSPORTE NACIONAL

Raquel Souza

O modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo governo brasileiro, diferentemente de outras nações com grandes extensões territoriais como Estados Unidos, Canadá, China e Rússia, foi pautado em um extenso sistema rodoviário em detrimento de outros modais, com o objetivo de atrair grandes montadoras e iniciar, assim, o processo de desenvolvimento econômico e industrial do país. A matriz de transportes nacional é formada por 66% de modal rodoviário e 20% de ferroviário. O inverso dos Estados Unidos, por exemplo, onde a ferrovia é o modal predominante, representando 38%, enquanto as rodovias representam 29%.

O resultado deste desequilíbrio é sentido hoje: infraestrutura caótica, sistema de transportes caro, perda de eficiência. O somatório dessas variáveis resulta em um Custo Brasil mais elevado e perda de competitividade internacional. No Brasil, os custos logísticos correspondem a 14% do PIB contra 8% nos Estados Unidos. Em um mundo globalizado, onde as empresas e parte de suas cadeias produtivas deslocam-se para regiões mais competitivas, o resultado é a redução da produção nacional, impacto na balança comercial com a consequente redução da entrada de divisas internacionais.

É necessário modificar a matriz de transportes brasileira. É conhecido também que tal modificação não irá acontecer rapidamente, porém, é necessário que o movimento de mudança comece o quanto antes para garantirmos a vantagem comparativa da economia brasileira em setores historicamente competitivos, como o agronegó-

cio, e também em novos setores, preservando e garantindo a participação da economia brasileira no cenário global.

A esta discussão adicionam-se também outros desafios: as incertezas relacionadas aos preços internacionais do petróleo; o fortalecimento da discussão de mudança do clima e adoção de possíveis

medidas de mitigação e adaptação com foco especialmente nos transportes, principal responsável pelo aumento das emissões do setor de energia no período de 2005 a 2010; a exigência da utilização de combustíveis mais limpos, que possuem, portanto, mais tecnologia e preço final mais elevado; e a política de renovação de frotas, que objetiva tirar de circulação veículos com mais de 30 anos de circulação, principalmente, de caminhoneiros autônomos.

Essas são questões que apontam para uma mudança e para um caminho a ser percorrido pelo setor, mas é indispensável que estejam integradas em uma política nacional sólida de modificação da matriz de transportes com um

planejamento de longo prazo que seja de fato executado em parceria com os governos estaduais e municipais e o setor empresarial.



Raquel Souza

Coordenadora da Câmara Temática de Mobilidade Sustentável (CTMobi) do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS)



*Inteligência no
desenvolvimento de soluções.
Excelência na prestação de serviços.
Alto padrão de atendimento.*

Só um grupo que opera de forma integrada
pode oferecer soluções customizadas de
logística de comércio exterior para atender
às necessidades de seus clientes e construir
um relacionamento diferenciado.

**Libra Terminais, Libra Logística e Libra Aeroportos
integram o Grupo Libra.**

www.grupolibra.com.br

 facebook.com/GrupoLibraBR

 linkedin.com/company/grupo-libra

Libra Grupo

RODOVIAS CONCEDIDAS: ALICERCE PARA O DESENVOLVIMENTO

Thiago Vitorello

A melhoria da infraestrutura brasileira exige pesados investimentos em diferentes áreas. No que diz respeito à infraestrutura rodoviária, a concessão de trechos à iniciativa privada tem feito frente à essa demanda, ainda que de forma tímida perante os desafios do País.

Em 1994, quando o governo federal assinava os primeiros contratos do Programa Brasileiro de Concessões de Rodovias, a sociedade brasileira se questionava quanto à cobrança de pedágio. Em que pese o cunho político que é dado até hoje ao tema, o fato é que a cobrança de tarifas de pedágio pelo uso de rodovias vem sendo ampliada em diversos países, tanto na Europa quanto nos Estados Unidos, além dos chamados Brics (Brasil, Rússia, Índia e China) e outras nações em desenvolvimento. A razão é muito simples: os recursos tributários são insuficientes para as necessidades básicas envolvendo saúde, educação e segurança. E para tantas outras frentes. Para obras, ampliação e manutenção das estradas, os recursos são escassos ou inexistem.



A viabilidade financeira, entretanto, não é o único benefício que as concessões rodoviárias trazem à sociedade. As empresas concessionárias desenvolveram, nos últimos 20 anos, formas de gestão que revolucionaram o modo como os condutores se relacionam com a via por onde transitam. No trecho concedido à Triunfo Concepa, por exemplo, no Rio Grande do Sul, a tecnologia aplicada à concessão tem resultado em mais segurança e conforto aos usuários do trecho. Lá, como em outras estradas concedidas, equipes de socorro e resgate estão disponíveis e são acionadas pelo Centro de Controle de Operações, que atua 24 horas. Câmeras possibilitam o monitoramento constante. Painéis eletrônicos dispostos ao longo do trecho alertam e informam. A Radiovia FM 88,3 acompanha a viagem e, seguindo as tendências modernas de comunicação, uma gama de novos serviços é disponibilizada: site, aplicativo para smartphones, atuação em redes sociais e forte trabalho junto à imprensa. Tudo para que motorista se sinta acompanhado e seguro, a qualquer hora.

O resultado da gestão rodoviária tem se traduzido em grandes e importantes obras, qualidade operacional e satisfação dos usuários do sistema. A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) chancela essa realidade a cada pesquisa anual. Na última, realizada em 2013, os 21 melhores trechos rodoviários do País são concedidos à iniciativa privada.

O ano de 2013 foi decisivo para o Governo Federal alavancar seu programa de concessões rodoviárias. Cinco importantes trechos federais foram repassados para a administração de concessionárias. Resta torcer para que o programa de concessões cubra definitivamente o imenso gargalo de desenvolvimento que ainda paira sobre nossas rodovias.

Thiago Vitorello

Diretor-presidente da Triunfo Concepa, é engenheiro civil e mestre em Geotecnia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, com MBA em Gestão Financeira pela FGV. Atualmente é diretor-presidente e diretor de Engenharia e Operações da Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre - Concepa, empresa da Triunfo Participações e Investimentos.



LOGÍSTICA: NÃO É MAIS UM DIFERENCIAL E SIM UMA NECESSIDADE

José Perboyre Ferreira Gomes

Poucas vezes a palavra “logística” esteve tão presente no noticiário brasileiro como nesta década. É o pano de fundo para uma centena de matérias sobre estradas esburacadas, hidrovias defasadas, filas em portos, falta de trilho e uma palavra bastante incômoda: gargalo.

É um reflexo claro de um estado de espírito que anda assombrando nossa economia. Enquanto isto, siglas de planos governamentais promissores se misturam com uma sensação de frustração por ver que a tão festejada capa do *Financial Times*, com o Cristo Redentor decolando ganhou uma nova versão da mesma revista, desta vez, com o famoso ponto turístico em voo descontrolado.

É fato que, ao longo da última década, dedicamos uma atenção especial para os ganhos de produtividade, excelência nas vendas e marketing, introdução de tecnologias, entre outros. Construímos um parque industrial invejável, à altura dos mercados mais competitivos.

Infelizmente a logística não acompanhou esta evolução. Isto, por várias razões: necessidade de grandes investimentos em infraestrutura, num cenário de recursos escassos; ausência de uma política governamental e um planejamento de execução a médio e longo prazo; ou, ainda, por estarmos acostumados com os gastos de nossa ineficiência, reduzindo a rentabilidade das empresas.

Não há mais espaço para tratar a logística como um tema acessório, chegou a hora de ser avaliada como um dos itens estratégicos para a sobrevivência das empresas e manutenção da competitividade.



O ponto positivo é que os entes econômicos se deram conta que o país não pode mais conviver com tantos gargalos logísticos. Governos, empresas, entidades e todos envolvidos na cadeia estão discutindo propostas e medidas concretas para prover a infraestrutura que necessitamos.

E é bom mesmo que o façam. Afinal, seguramente os mercados irão punir quem não fizer a lição de casa, haja vista que não se pode simplesmente repassar os custos nos preços, tampouco as margens de lucro não poderão absorvê-los.

No setor avícola, esta questão já vinha na pauta há um certo tempo. Em 2011, elencamos 70 ações necessárias para superar os gargalos do setor – trabalho este que foi entregue ao vice-presidente Michel Temer. Também constituímos um Grupo Permanente de Logística focado em identificar e sugerir melhorias para a competitividade setorial. Como entidade, atuamos em câmaras e órgãos pertinentes ao tema, atuando com foco propositivo.

Com grande atraso, vemos que o Brasil acordou para o tema. Muito se perdeu – e continua a se perder – por gargalos que nações mais organizadas superaram há tempos. É hora de correr para não mais deixar oportunidades escaparem de nosso país.

José Perboyre Ferreira Gomes

Coordenador do Grupo Permanente de Logística da União Brasileira de Avicultura

