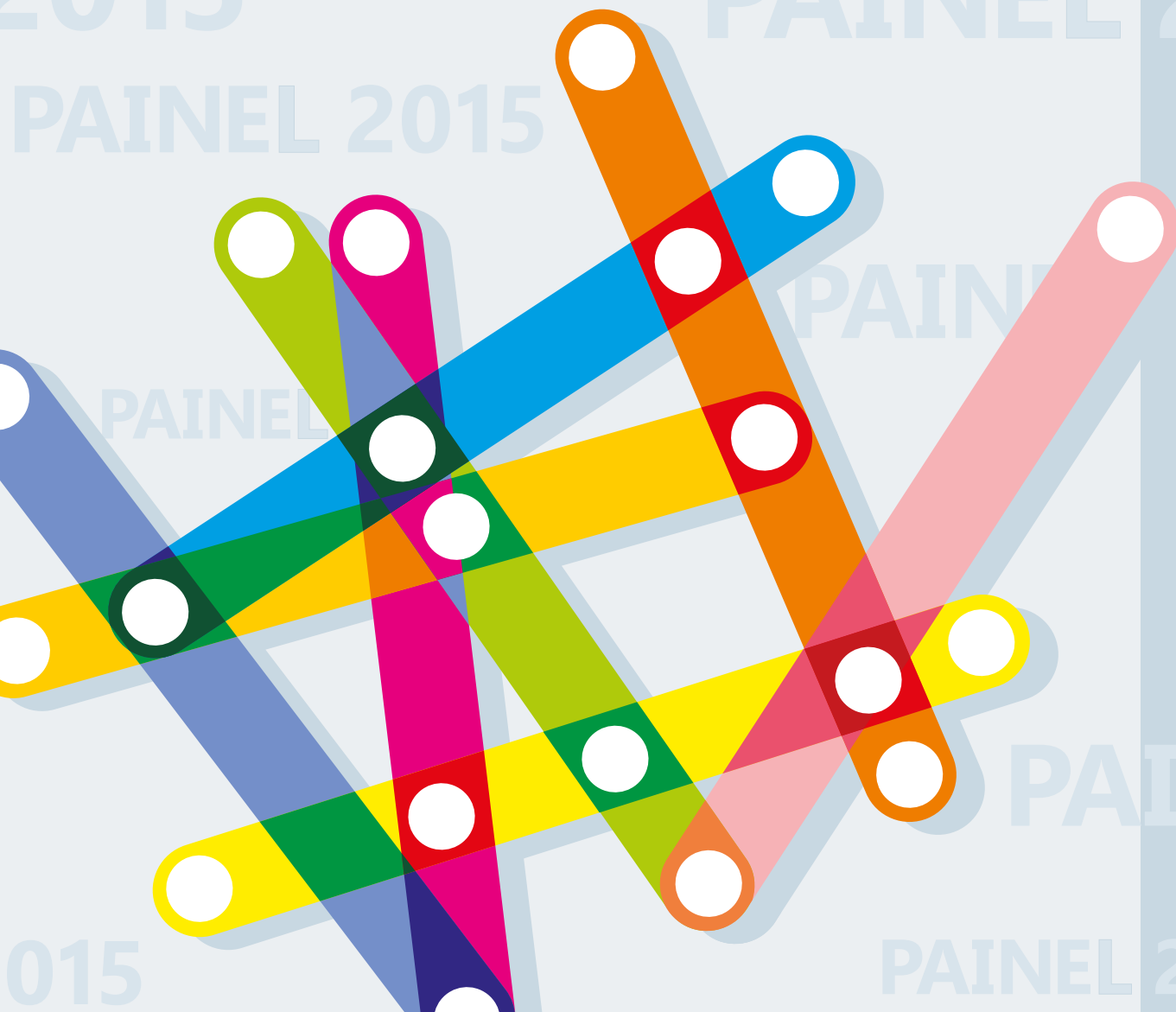
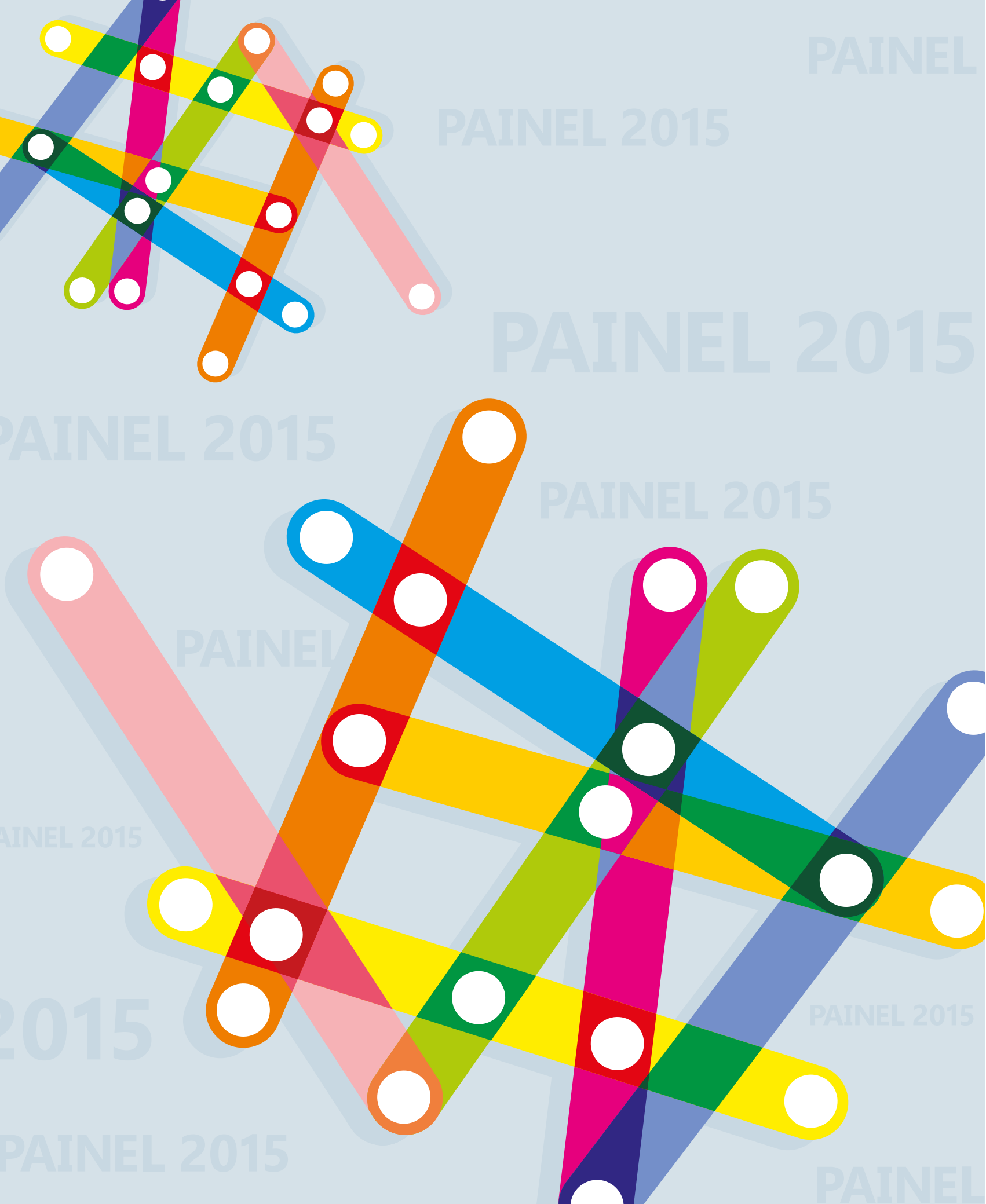


PAINEL 2015

**Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística**

6 e 7 de outubro de 2015
Brasília





PAINEL 2015
Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística

A collage of 15 images representing various fields of study and human activities. The images include: a scientist in a lab coat holding a petri dish; a person working on a circuit board; a man in a blue shirt standing in a warehouse; a construction worker in a hard hat and safety vest; a woman in a white lab coat holding a petri dish; a group of people walking in a field; a modern green and blue train; a wind turbine; a map of a coastal region; a woman playing a cello; a church with two towers; a man in a suit looking at a microscope; a library with bookshelves; a woman and a child writing at a desk; a person in a lab coat using a computer; a person working with a microscope; and a large tree trunk.



BNDES *O banco nacional
do desenvolvimento*

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA



APRESENTAÇÃO

No Brasil há cerca de 1,7 milhão de quilômetros de estradas por onde escoam quase 60% do volume nacional de cargas. Com este total, temos a menor malha rodoviária entre as 20 maiores economias do mundo em relação ao território.

Aliado a isso, apenas 12,1% das rodovias são pavimentadas e 50% do pavimento tem algum tipo de problema, conforme mostra um levantamento feito pela Confederação Nacional de Transporte. Somente com a má qualidade do pavimento, o custo operacional aumenta em torno de 26%.

Hoje temos no Brasil uma malha ferroviária de pouco mais de 27 mil quilômetros, sendo que apenas um terço deste total é produtivo, por meio do transporte de minério. Com relação aos portos, são 235 instalações portuárias, públicas e privadas, tanto marítimas quanto fluviais, segun-

do a Agência Nacional de Transportes Aquáticos. Essa infraestrutura, ainda insuficiente, foi avaliada pelo Fórum Econômico Mundial, que nos colocou na 120ª posição entre 144 países.

Algumas das soluções apontadas são investimentos e a integração entre os diversos modais. Para levantar a discussão sobre este tema, o **PAINEL 2015 – PACTO PELA INFRAESTRUTURA NACIONAL E EFICIÊNCIA LOGÍSTICA** se propõe a contribuir para a formação de uma visão realista e estratégica, por meio da contribuição do poder público, segmentos produtivos privados, especialistas e estudiosos do assunto.

Nosso objetivo é sugerir e assegurar ações para a melhoria da integração regional do Brasil. Com isso, queremos contribuir para diminuir as desigualdades internas e para a inserção do país no cenário econômico internacional.

JUSSARA RIBEIRO

Presidente do Instituto BESC de Humanidades e Economia

EXPEDIENTE

Publicação editada por:

Instituto BESC de Humanidades e Economia
www.institutobesc.org

Projeto gráfico, diagramação e edição:

P6 Comunicação
www.p6comunicacao.com.br

Impressão:

Gráfica e Editora Positiva
www.gpositiva.com.br

CONSELHO TÉCNICO E EMPRESARIAL

Presidente de Honra

Eliseu Padilha

Ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Coordenadores Temáticos

Aurélio Lamare Soares Murta

Coordenador do MBA em Logística Empresarial da Universidade Federal Fluminense

Márcio Almeida D’Agosto

Coordenador do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ

Coordenadora Geral

Jussara Ribeiro

Presidente do Instituto BESC de Humanidades e Economia



Reunião com o Ministro Eliseu Padilha



Reunião no Palácio do Planalto



Reunião na ANTT



Reunião no Palácio do Planalto

CONSELHEIROS

“Sem deliberação, os projetos fracassam, com amplo aconselhamento se concretizam.” (Provérbios 15:22)

- Adalberto Febeliano**, vice-presidente da Modern Logistics

Airton Nogueira Pereira Júnior, diretor de relações institucionais da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR

Alberto Mayer, presidente da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos

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

Aluísio Paiva Gomes, chefe de Administração de Frotas dos Correios

André Batista Cotia, gerente nacional de Financiamento para Saneamento e Infraestrutura da CAIXA

Antônio Badih Chehin, superintendente da Administração da Hidrovia do Paraná

Antônio Sobral, gerente de Relações Governamentais da Petrobras Distribuidora

Aroldo Cedraz, ministro presidente do Tribunal de Contas da União

Arthur Quartim Barbosa Araujo, gerente de Desenvolvimento de Negócios do Terminal de Cargas do RIOgaleão – Aeroporto Internacional Tom Jobim

Bruno Pessoa Serapião, presidente da Hidrovias do Brasil

Bruno Ramos Pereira, coordenador do PPP Brasil

Carlos Antonio Cavalcanti, diretor titular do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, diretor da Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Carlos Eduardo Tavares, superintendente de Logística da Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB

Carlos Fávaro, vice-governador do Estado do Mato Grosso

Cláudio de Jesus Marques, diretor da Companhia Docas do Rio de Janeiro

Cleber Lucas, presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

Daniela Carrera-Marquis, representante para o Brasil do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

Danilo Soares Pereira Dias, presidente da Smiths Detection Brasil

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

Edimilson Antonio Dato Sant’ Anna, gerente de Relações Governamentais da Petrobras Distribuidora

Edson Dalto, gerente do Depto de Transportes e Logística do BNDES

Eduardo Ferreira Rebuzzi, presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro

Emma Russo, especialista em Projetos de Infraestrutura de Transportes Greenfield e membro do DEINFRA-FIESP

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

Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, superintendente da Agência Nacional de Aviação Civil

Gustavo Bambini, diretor de Relações Institucionais da MRS Logística S.A.

Gustavo Bonini, gerente de logística da Scania

Henry James Robinson, membro do Conselho Administrativo da BTP – Brasil Terminal Portuário

Jorge Luiz Macedo Bastos, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres

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

José Eduardo Faria de Azevedo, secretário de Estado de Desenvolvimento do Espírito Santo

José Luís Menghini, presidente da Inframerica Aeroportos – Aeroporto Internacional de Brasília

José Maria da Costa Mendonça, vice-presidente da Federação das Indústrias do Pará
- José Perboyre Ferreira Gomes**, coordenador de Logística da Associação Brasileira de Proteína Animal

Júlio César Busato, presidente da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia

Luís Fernando Resano, vice-presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

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

Luiz Carlos Corrêa Carvalho, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio

Luiz Fernando Ferrari, diretor Comercial, Marketing e Desenvolvimento de Negócios da Alstom

Manoel Santos, gerente-geral da Associação Brasileira de Logística

Marcelo Perrupato, consultor sênior para a Região das Américas da Deutsche Bahn International Brasil

Marcello Magistrini Spinelli, diretor-presidente da VLI

Márcio Giannico Rodrigues, gerente executivo do Banco do Brasil S.A.

Marianne Von Lachmann, presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro

Marilene de Sena Ribeiro, gerente executiva do Banco da Amazônia

Mário Dirani, diretor de Infraestrutura Ferroviária do DNIT

Mário Povia, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Mark Juzwiak, gerente-geral da Aliança Navegação e Logística

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

Mauro Ribeiro Viegas Filho, presidente da Associação Brasileira de Consultores de Engenharia

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados

Nelson Luiz Carlini, presidente do Conselho da LOGZ Logística Brasil

Osmari de Castilho Ribas, diretor-superintendente da Portonave

Pablo Fonseca Pereira dos Santos, subsecretário de Regulação e Infraestrutura do Ministério da Fazenda

Paulo Roberto Guedes, presidente da Veloce Logística

Paulo Tessari Coutinho, diretor da Galvão Engenharia

Peter Lugthart, diretor do Porto de Rotterdam Participações do Brasil

Renato Casali Pavan, diretor-presidente da Macrologística

Rodrigo Otaviano Vilaça, presidente da Seção Ferroviária da Confederação Nacional do Transporte

Rogério Teixeira Coimbra, secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Rogério Rezende, diretor de Assuntos Institucionais e Governamentais da Scania

Sebastião Costa Filho, diretor-presidente da ArcelorMittal Mineração

Sérgio Faria, vice-presidente do Grupo TCP

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

Silvio Vasco Campos Jorge, presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal

Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária

Vitor Kneipp, gerente-geral do Instituto Mar e Portos

Wagner Ferreira Cardoso, gerente executivo da Confederação Nacional da Indústria

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

Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários

SUMÁRIO


12

Experiência na política e no Direito


14

O BNDES e o apoio à infraestrutura logística no Brasil


18

A Lei dos Caminhoneiros: os impactos nos custos operacionais do transporte rodoviário de cargas


22

A evolução da privatização dos portos no Brasil


26

Infraestrutura e competitividade da indústria brasileira


28

Logística conectada ao centro da operação


30

Recuperar nossa infraestrutura de transportes: o que precisamos fazer


32

Inovação na transferência modal: combinação de sucesso para um melhor desempenho no transporte da indústria siderúrgica


34

Questões para o novo código comercial: relações com a competitividade das empresas brasileiras


36

Pacto pela infraestrutura nacional e eficiência logística


38

A cabotagem pode crescer


40

Brasil precisa investir em múltiplos modais


41

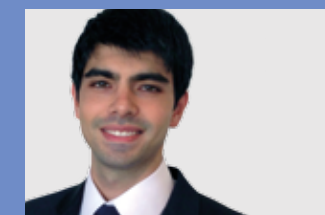
Logística em Mato Grosso


42

Missões internacionais: faróis de inovação em logística


46

A cabotagem e seus diagnósticos


50

Desenvolver competências gerenciais (não certificar gerentes) é como capturaremos todo o valor criado pelos investimentos


52

O desafio de construir parcerias público-privadas nos portos


53

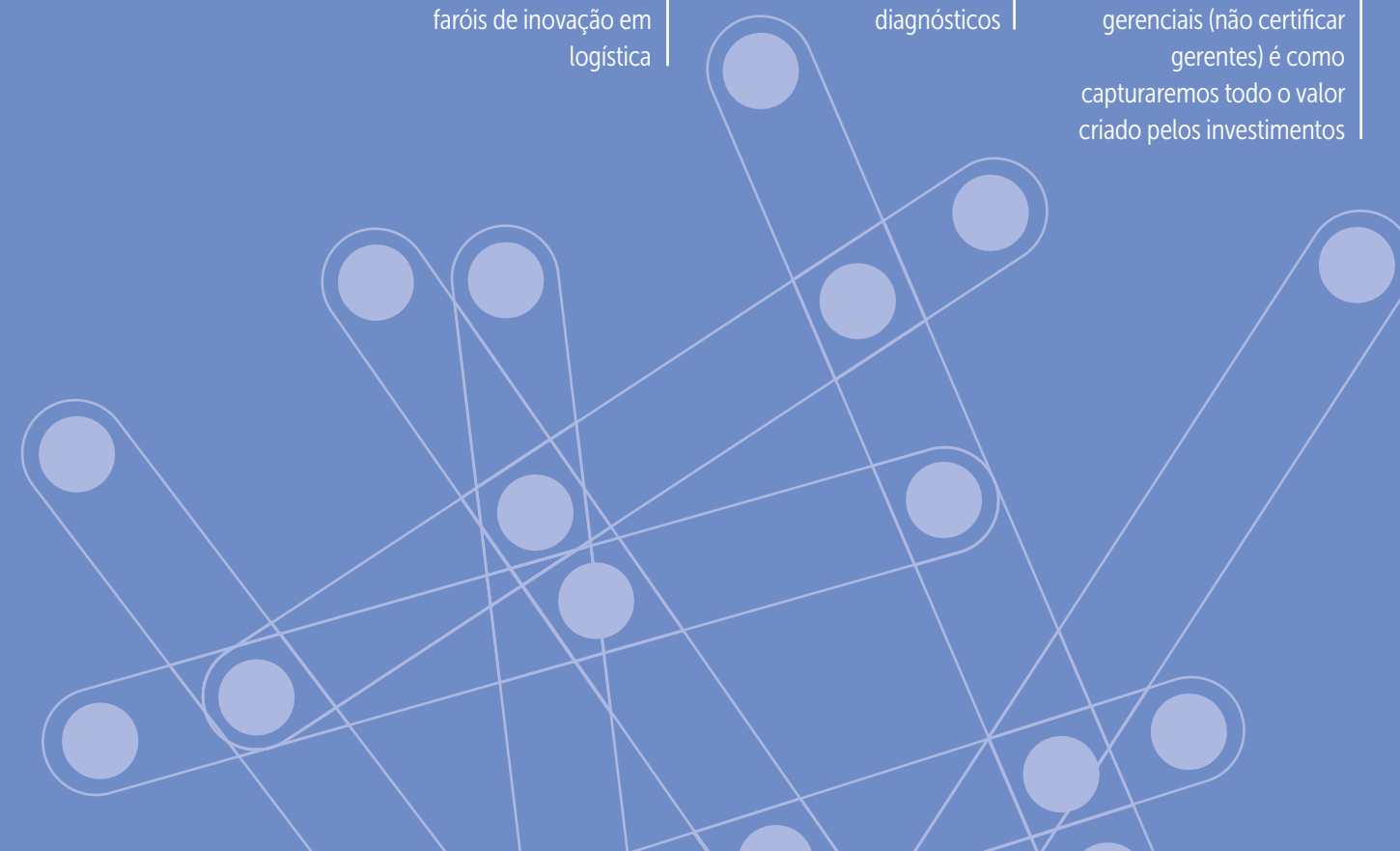
Cabotagem e desigualdade regional


54

Um voo de volta ao pioneirismo


56

Mais e melhores rodovias





EXPERIÊNCIA

NA POLÍTICA E NO DIREITO

N a edição 2015, o Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística (Painel) presta homenagem a Eliseu Lemos Padilha, ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil, que preside o Conselho Técnico e Empresarial deste evento.

Padilha é formado em Direito e começou sua vida pública ainda na adolescência, como líder estudantil. Em 1989, foi eleito prefeito de Tramandaí, cidade do litoral norte gaúcho. Em seguida, se tornou deputado federal, depois secretário do Trabalho, Cidadania e Assistência Social do Rio Grande do Sul e, em 1997, ministro de Estado dos Transportes, retornando à Câmara dos Deputados em 2002.

Os cargos que ocupou permitiram que Padilha fosse presidente de instituições e fóruns, como Fórum Nacional dos Secretários de Assistência Social, Associação de Prefeitos da Serra/Mar e do Conselho Brasileiro de Integração Municipal.

Como estudante, advogado ou político, o ministro sempre teve coerência em suas posições. Neste sentido, defende que o Estado deve ter o tamanho necessário para garantir a toda a população os serviços e a participação na vida socioeconômica de forma a lhe garantir o direito de ser feliz.

O BNDES E O APOIO À INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO BRASIL

Edson Dalto



BNDES tem sido a principal fonte de recursos para os investimentos no Brasil. Seus desembolsos cresceram a uma taxa média anual de 17% nos últimos 10 anos, partindo de um valor de R\$ 47 bilhões em 2005 para R\$ 188 bilhões em 2014. Desse total, a rubrica de infraestrutura representou, em 2014, uma participação de 37%. Particularmente no setor de logística, representado por seus subsetores de transporte rodoviário, ferroviário, aeroportuário e portuário, o desembolso cresceu, no mesmo período, a uma taxa anualizada de 33%, partindo de R\$ 0,9 bilhão em 2005 para R\$ 11,5 bilhões em 2014.

Apesar dessa expressividade, o setor de logística ainda é muito carente de investimentos. De acordo com um relatório da Inter.B, (2015), os quatro subsetores contribuíram com 0,71% do PIB de 2014, o que é insuficiente sequer para manutenção da depreciação do capital fixo. De todo modo, a infraestrutura logística vem absorvendo os maiores investimentos da década, o que se justifica pelo maior atraso relativo. Iniciativas do governo federal, como os lançamentos do PAC e PIL, contribuíram para maiores inversões privadas e públicas. Cabe também destaque ao recente lançamento da segunda rodada do PIL, com investimentos totais previstos de R\$ 198,4 bilhões, sendo R\$ 69,2 bilhões no horizonte de 2015 a 2018.

Na perspectiva de demanda, na última década, o setor de rodovias cresceu 10% a.a., ferrovias 5%, aeroportos 11% e portos 5%, sendo que a movimentação de contêineres cresceu 8%. Em termos comparativos, no quesito de infraestrutura logística, o Brasil ocupa a 102ª posição no conjunto de 138 países, de acordo com o Relatório do World Economic Forum (2014). Esta carência, por outro lado, representa uma enorme oportunidade em termos de investimentos.

Outro desafio para o setor no Brasil é a busca de maior equilíbrio na matriz modal. A participação rodoviária ainda é muito expressiva,

com 67,4%, de acordo com o Instituto Ilos (2014). Precisamos acelerar os investimentos em hidrovias, ferrovias e cabotagem, com vistas à adequada alocação de cargas em modais de melhor desempenho energético e ambiental. Uma outra contribuição para a maior eficiência do setor é a perspectiva da integração modal, bem como o apoio ao desenvolvimento e consolidação de Operadores Logísticos e a redução da idade média da frota.

Do ponto de vista institucional e regulatório, o país tem passado por um amplo processo de concessionamento de rodovias, ferrovias e portos, desde os anos 90, e aeroportos, mais recentemente (a partir de 2011). Foram criadas agências reguladoras para transportes terrestres e portos (2001) e aviação civil (2005). O marco regulatório dos setores também tem evoluído. Destacam-se a lei das concessões, de 1995, lei dos portos (1993, 2008 e 2013) e resoluções no setor ferroviário, visando maior interoperabilidade das malhas (2011).

Há alguns desafios dentro desta perspectiva, como o fato de termos uma estrutura institucional complexa, com vários ministérios e instituições envolvidas nas intervenções em logística. Desta forma, torna-se necessária uma melhor definição e simplificação dos papéis de cada uma delas, nas questões de orientações políticas, estudos e modelagem, regulação, planejamento e supervisão. Também é preciso aprimorar o modelo de concessão, avançando mais na fase de projeto, de modo a atenuar riscos e conferir mais assertividade aos custos e prazos dos projetos, objetivando uma redução de barreiras à entrada de capital estrangeiro. Um importante passo na formulação de planejamento com uma visão integrada da logística foi a criação da EPL (2011).

Ademais, é primordial que haja um avanço no programa de concessões, com ampliação do escopo e maior uso de PPPs, além de uma visão de longo prazo, com geração contínua de carteira de projetos.

O BRASIL PRECISA APRIMORAR O MODELO DE CONCESSÃO, AVANÇANDO MAIS NA FASE DE PROJETO, DE MODO A ATENUAR RISCOS E CONFERIR MAIS ASSERTIVIDADE AOS CUSTOS E PRAZOS DOS PROJETOS, OBJETIVANDO UMA REDUÇÃO DE BARREIRAS À ENTRADA DE CAPITAL ESTRANGEIRO.

O governo federal tem trabalhado no amadurecimento de marcos regulatórios dos diferentes setores, na solução de instrumentos para endereçamento de riscos não gerenciáveis ou de pouco interesse das seguradoras, no aperfeiçoamento dos modelos na fase pré-leilão, com melhor detalhamento dos projetos, no endereçamento de riscos ambientais, assumindo o papel de solucionar questões de licenciamento, além de conferir agilidade no equacionamento do equilíbrio econômico-financeiro de contratos.

Quanto ao financiamento, o BNDES continuará sendo a principal âncora de recursos de longo prazo, porém incentivando o incremento da participação do mercado na concessão de crédito. Neste sentido, a nova política operacional do Banco prevê a ampliação da parcela do crédito atrelado à Taxa de Juro de Longo Prazo (TJLP) condicionada à emissão de debêntures por parte dos beneficiários, adicionado à troca de amortização do sistema SAC pelo Price, com amortização das debêntures

ajustadas ao fluxo de caixa do empreendimento, de modo a garantir que a relação da geração e caixa do projeto com o pagamento da amortização e juros da dívida não ponha em risco a conclusão do projeto.

Um grande estímulo promovido pelo governo na concessão de crédito privado foi o sancionamento da Lei 12.431/2011, que estabelece condições favoráveis à emissão de debêntures de infraestrutura, tornando a sua aquisição isenta de IOF e de IR para pessoas físicas e não residentes. O BNDES, por sua vez, em seus financiamentos, utiliza os instrumentos de compartilhamento de garantias das debêntures com o crédito e uma condição de cross default, que vincula eventual inadimplemento da debênture ao crédito principal, reforçando a garantia ao investidor e mitigando seus riscos. Outra prática usual por parte do BNDES no financiamento a projetos de infraestrutura logística para atrair novos atores é o cofinanciamento e repasse, em que bancos são convidados a compartilhar até 30% na parcela do crédito.

No aspecto da estrutura do financiamento, a utilização do project finance limited recourse é crescente, o que implica em maiores cuidados na definição de matriz de riscos e atração de novos atores para compartilhamento desses riscos.

A figura abaixo ilustra um cronograma de referência de um project finance.

Como desafios permanecem a premente melhoria na regulamentação dos setores de portos e ferrovias, bem como a reestruturação do formato de concessões rodoviárias. O intuito dessas melhorias deveria ser garantir maior transparência e previsibilidade, o que provavelmente auxiliaria no aumento da participação de capital estrangeiro, na forma de equity, em alguns projetos, além da diversificação e ampliação de grupos econômicos interessados em investir na logística, ainda com participação predominante de construtoras.

Foto: Divulgação



EDSON DALTO

Gerente do Departamento de Transportes e Logística do BNDES

Ser parceiro é entender onde uma empresa quer chegar e oferecer a ela atendimento especializado, no Brasil e no exterior.

Banco do Brasil Corporate Banking.
Soluções sob medida para grandes negócios.



Central de Atendimento BB | SAC
4004 0001 ou 0800 729 0001 | 0800 729 0722

Deficiente Auditivo ou de Fala
0800 729 0088

Ouvidoria BB | ou acesse
0800 729 5678 | bb.com.br

[@bancodobrasil](https://twitter.com/bancodobrasil)
[fb/bancodobrasil](https://facebook.com/bancodobrasil)



A LEI DOS CAMINHONEIROS:

OS IMPACTOS NOS CUSTOS OPERACIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Aurélio Lamare Soares Murta



O transporte rodoviário de cargas é considerado o principal intermediário entre as áreas de produção, industrial e agrícola, e de consumo no Brasil. De toda a produção nacional, cerca de 61% são distribuídos por meio da sua extensa malha de rodovias, o que confere ao transporte rodoviário de cargas uma significativa e importante participação no desenvolvimento econômico do país. Os principais impasses do setor são: as deficiências na estrutura e as relações de trabalho, estas resultam da falta de investimentos em infraestrutura e regulamentação eficaz. Atualmente o setor passa por um processo de transição após a aprovação da Lei 13.103/2015 – Lei dos Caminhoneiros. Segundo Santos e Murta (2015), a Lei possui dissonâncias e inconstitucionalidades,

fatores que têm afetado diretamente a operação entre empresas transportadoras e motoristas autônomos.

Por entender que a eficácia da Lei em vigor depende da atuação presente do Poder Público, devem ser analisados os impactos nos custos operacionais dentro do setor de transporte rodoviário de cargas nas atividades das empresas transportadoras e motoristas autônomos rodoviários de carga em todas as regiões brasileiras. A nova Lei trará benefícios à sociedade, assegurando a redução de acidentes nas estradas. Todavia, em contrapartida, está a oneração dos custos operacionais para as empresas e trabalhadores autônomos, visto que parte dos custos pertinentes à Lei serão de responsabilidade destes.

CERCA DE 61% DA PRODUÇÃO NACIONAL É DISTRIBUÍDA POR MEIO DE UMA EXTENSA MALHA DE RODOVIAS, O QUE CONFERE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS UMA SIGNIFICATIVA E IMPORTANTE PARTICIPAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.



De toda a produção nacional, cerca de 61% são distribuídos por rodovias

Anteriormente à Lei 13.103/2015 e em face da necessidade premente de uma intervenção pública, que pudesse mitigar os problemas relacionados aos acidentes nas estradas, em 30 de abril de 2012, foi sancionada a Lei 12.619/2012, que, além de dispor sobre o exercício da profissão de motorista profissional, procurava regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção, a chamada “Lei do Descanso”. Ela estabeleceu, entre outros, a carga horária que deveria ser cumprida pelos motoristas rodoviários e tornavam obrigatórios, passível de penalidade pelo seu não cumprimento, períodos de descanso diário e semanal. Porém esta Lei de 2012 possuía pontos polêmicos e inviáveis que acabavam por disseminar desigualdade social no âmbito da categoria dos transportadores por elevar os custos do transporte (WALTRICH, 2014).

Cabe ressaltar que atualmente os temas recorrentes do debate sobre transportes rodoviários de cargas no Brasil são os problemas de infraestrutura e a elevação dos custos. E ainda, de acordo com WALTRICH (2014), o setor de transportes sofre com a ausência da efetividade do Poder Público, pois a Lei 13.103/2015 (que sucede a Lei 12.619/2012) já está em vigor, mas as discrepâncias presentes nela têm onerado e penalizado muito os transportadores autônomos e as empresas de menor porte. Cabe ressaltar que o cenário do mercado de fretes brasileiro é de imensa insatisfação por parte dos transportadores rodoviários, pois a falta de regularização da atividade impacta diretamente na margem de lucro da atividade.

Devido à prática de baixos preços dos fretes, a predominância na prestação de serviços de transportes de cargas é dos motoristas autô-

nomos, que ultrapassam os 800 mil e respondem por quase 50% da frota de caminhões. Este cenário é uma realidade mundial, por ser mais vantajoso em termos de custos para as empresas contratantes, pois os trabalhadores, na maioria dos casos, atuam de maneira independente assumindo os custos com o transporte da carga (ARAÚJO, 2014).

O fato é que com a sanção da Lei 13.103/2015, o setor de transporte de cargas no Brasil passou a viver um grande impasse no que se refere aos aspectos econômicos e de qualidade na prestação dos serviços. Ocorre que as transportadoras querem continuar pagando aos motoristas autônomos os mesmos preços praticados anteriormente (fretes baratos) e ter assegurado um serviço de transporte que seja eficiente e de qualidade. Em contrapartida, os profissionais autônomos estão operando no limite de suas capacidades para poder atender a essa demanda e, ainda, têm encontrado dificuldades, pois os custos se tornaram mais elevados com a observância da nova Lei.

A falta de manutenção e de segurança na infraestrutura das rodovias brasileiras colabora para o aumento dos custos no transporte de cargas. Essa situação afeta diretamente a categoria de transportadores autônomos e pequenas empresas transportadoras de cargas. Diante disso, verifica-se a importância de uma pesquisa para

O CENÁRIO DO MERCADO DE FRETES BRASILEIRO É DE IMENSA INSATISFAÇÃO POR PARTE DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS, POIS A FALTA DE REGULARIZAÇÃO DA ATIVIDADE IMPACTA DIRETAMENTE NA MARGEM DE LUCRO DA ATIVIDADE.

identificação da elevação dos custos operacionais e sociais para os motoristas autônomos e pequenas empresas transportadoras, pois estes não possuem apoio efetivo, investimento e regulamentação por parte do Poder Público. Estas pesquisas deveriam ter sido realizadas antes da sanção da Lei, o que teria evitado uma série de problemas e descontentamentos.

Atualmente no Brasil estão registrados no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas – RNTRC 868.945 transportadores autônomos e 174.310 empresas transportadoras (RNTRC, 2015). Portanto, o universo a ser afetado pela Lei é muito expressivo e, conforme comentado, precisam ser desenvolvidas pesquisas e dados técnicos de modo que se possam fazer projeções dos impactos causados. Tais impactos podem incidir diretamente nos usuários finais dos produtos transportados como, por exemplo, o aumento no preço final das mercadorias.



AURÉLIO LAMARE SOARES MURTA

Engenheiro de Transporte e Logística, professor doutor no Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal Fluminense

A EVOLUÇÃO DA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL

Murillo Barbosa



A administração do Porto de Santos foi a primeira a ser privatizada

Com a abertura dos portos às nações amigas pela carta régia assinada em 28/01/1808 por D. João VI, abertura essa tornada definitiva por decreto de 18/06/1814, também assinado pelo Príncipe Regente, pode-se afirmar que também, nessa época, teve início a parceria público-privada para a exploração da atividade portuária no Brasil.

De forma bastante precária, o fim do período colonial foi marcado pela exploração privada

de ancoradouros e trapiches sob o regime de permissão. Em 1828, já um país independente, o regime de permissão é substituído pelo regime de concessão, um instrumento juridicamente mais seguro.

Porém, foi em 1869, por meio do decreto nº 1746, de 13 de outubro, que o governo imperial criou o primeiro instrumento que visa à construção, nos diferentes portos brasileiros, de docas e armazéns para carga, descarga,

guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. Neste decreto são estabelecidas as regras que deveriam ser obedecidas na concessão que, entre outras, fixava prazo máximo de 90 anos e reversão de todas as obras e o material fixo e rodante da empresa para o governo ao final da concessão.

Esse decreto não produziu resultados imediatos, mas em 1886, com a promulgação da lei orçamentária para o biênio 1886/1887 (lei nº

3314/86), que embutia compromissos do governo com a melhoria portuária, o processo de concorrência para a privatização dos portos finalmente prosperou. A Administração do Porto de Santos foi a primeira. Os investimentos começaram a surgir e cais começaram a substituir trapiches e pontes. Do ponto de vista prático, é o verdadeiro início da privatização portuária no Brasil.

Muito interessante também é salientar que não se tratava de prestação de serviço público, era uma atividade econômica privada sujeita ao controle do estado e a concessão era formalizada por contrato.

As principais áreas abrigadas passaram a ser objeto de concessões por parte do governo e em cada uma dessas áreas passou a ser necessária a presença do Estado. Assim, como nos tempos atuais, órgãos com responsabilidades distintas atuavam dentro dessas áreas e tornou-se necessário um disciplinamento envolvendo as "Empresas de Portos" (todas as empresas, companhias e sindicatos que exploram os serviços das instalações do porto) e as repartições com competência nos portos. O decreto nº 15.693/1922 cobriu essa lacuna ao regulamentar os portos organizados.

Em momento algum a legislação menciona ser permitido ou não a construção e exploração de instalações portuárias privadas, mas presume-se que não havia impedimento para que armadores e embarcadores pudessem construir e operar seus próprios trapiches em razão do disposto no artigo 7º do Decreto-Lei nº 6460/44 que dizia: "A construção e exploração de instalações portuárias previstas neste Decreto-Lei serão feitas sem qualquer caráter de monopólio. Continuarão (grifo nosso) os armadores e embarcadores com a faculdade de construir trapiches próprios, satisfeitas as exigências da legislação em vigor."

O FIM DO PERÍODO COLONIAL FOI MARCADO PELA EXPLORAÇÃO PRIVADA DE ANCORADOUROS E TRAPICHES SOB O REGIME DE PERMISSÃO.



Os terminais privados já respondem por 65% da movimentação portuária no Brasil

A propósito, este Decreto-Lei nº 6460/44 é o embrião dos terminais de uso privado ao permitir que estados e municípios transferissem a conservação e a exploração dos terminais que tivessem construídos para entidades privadas e idôneas.

O Decreto-Lei no 5/66, que tinha como objeto a recuperação econômica dos portos nacionais, entre outros, traz, pela primeira vez, a possibilidade de terminais portuários serem explorados pela iniciativa privada. O caput do artigo 26 deste DL dizia: "É permitido a embarcadores ou a terceiros, satisfeitas as exigências da legislação em vigor, construir ou explorar instalações portuárias, a que se refere o DL nº 6460/44, independentemente da movimentação anual de mercadorias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o Poder Público ou prejuízo para a segurança nacional, e a exploração se faça para uso próprio."

Esta regulamentação veio em muito boa hora, já que trouxe para muitas empresas a possibilidade de incorporar à sua cadeia produtiva, a logística de seu produto tornando-a mais ágil e econômica. Ao mesmo tempo, como previsto em um dos parágrafos do artigo 26 citado acima, tais terminais poderiam ser usados pelo Poder Público como alternativa de movimentação de cargas em caso de congestionamento do porto público.

A movimentação de granéis foi a grande beneficiada dessa alteração no regime portuário brasileiro e trouxe para o país novas tecnologias de movimentação de cargas aumentando significativamente a produtividade desses terminais. Quando se trata de mercadorias de baixo valor agregado, tais ganhos podem determinar a viabilidade da comercialização de um produto, como é o caso do minério, grãos, fertilizantes e outros.

A grande restrição do modelo era que, em razão de sazonalidades, a eventual ociosidade do terminal não poderia ser aproveitada para a movimentação de cargas de terceiros.

Em 1993, com a promulgação da lei 8630, conhecida como a lei de modernização dos portos brasileiros, o processo de privatização do sistema portuário nacional avança em razão de duas importantes medidas contempladas na nova legislação: a liberdade de contratação de mão de obra e a autorização para a movimentação de cargas de terceiros pelos chamados terminais de uso privativo.

No entanto, a redação da definição do Terminal de uso privativo misto não explicitando de maneira clara como se daria a relação entre a carga própria e a carga de terceiros desses terminais iria provocar, no início desse século, um conflito de tamanha dimensão que só viria a ser resolvido com a promulgação de uma nova lei.

Em realidade, os primeiros anos de eficácia da lei foram extremamente positivos com o início

das licitações para arrendamentos de terminais dentro do porto organizado. O sistema portuário brasileiro passava a vivenciar um surto de modernidade nunca visto anteriormente, em razão dos vultosos investimentos realizados pelos novos arrendatários. Mas o processo de containerização das cargas aliado à tímida oferta de terminais especializados em movimentação desse tipo de carga, principalmente no sul do país, provocou o interesse do empresariado nacional em construir terminais de uso privado especializados na movimentação de contêineres. Até o final do século passado os TUPs estavam envolvidos, basicamente, em movimentação de granéis.

Foi o início do conflito entre arrendatários e autoritários, cada lado com sua interpretação da lei. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários, recém-criada, tentou resolver o problema por meio de resoluções e um pouco mais tarde, a Secretaria Especial de Portos, criada em 2007, também tentou, por meio do famoso decreto 6620/2008. Ambas as iniciativas se mostraram infrutíferas em seu intento. O investimento no segmento portuário estava quase paralisado e o governo tinha que buscar uma solução urgente para destravar o setor.

Para o governo, manter o modelo atual de concessões e arrendamentos trazia uma imprevisibilidade muito grande. O aumento da oferta de áreas para a operação portuária estava condicionada a algumas ações que não lhe davam a certeza de sucesso no curto prazo necessário. Como a disponibilidade de áreas públicas nos portos organizados era pequena, o governo teria que investir em aquisições ou desapropriações de sucesso questionável ante a possibilidade de judicialização. Numa posição mais extrema teria que pensar em novos portos organizados, com investimentos elevados em infraestrutura, acessos aquaviários e terrestres.

O governo não dispunha de tempo nem de dinheiro para resolver o problema mantendo o modelo atual, mas a iniciativa privada dispunha

de recursos e estava disposta a investir, desde que lhe fosse assegurada a necessária segurança jurídica ao empreendimento e a liberdade para planejar e gerir o seu negócio.

A opção por um modelo híbrido, sem similar no mundo, mas que tem todas as condições para ser bem-sucedido foi a solução natural e mais inteligente para resolver o problema: dentro dos atuais portos organizados são mantidas as regras até então vigentes, não sendo admitidas novas outorgas para terminais privados por autorização e em contrapartida, fora do porto organizado, a operação do terminal privado se dará sem qualquer tipo de restrição de movimentação de cargas.

Nos dias atuais, os terminais privados já são responsáveis por cerca de 65% da movimentação portuária nacional e esse número só tende a crescer. Os recentes números disponibilizados pela agência reguladora já demonstram isso e digno de nota é constatar que os empreendimentos começam a evoluir de terminais portuários especializados para complexos de terminais privados com seu funcionamento muito semelhante ao de um porto organizado.



Foto: Sérgio Seifert

O DECRETO-LEI Nº 5/66, QUE TINHA COMO OBJETO A RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DOS PORTOS NACIONAIS, ENTRE OUTROS, TRAZ, PELA PRIMEIRA VEZ, A POSSIBILIDADE DE TERMINAIS PORTUÁRIOS SEREM EXPLORADOS PELA INICIATIVA PRIVADA.

MURILLO BARBOSA

Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados - ATP

INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA

Alberto Mayer

Foto: Márcio Brunc



O setor industrial do país vem perdendo espaço na economia, como mostram os dados do PIB, por várias razões: baixa produtividade, câmbio defasado (felizmente em fase de correção), tributação alta e confusa, burocracia, aumento de salários sem correspondente crescimento da produtividade e, não menos importante, sistema logístico pobre, caro e deficiente. E agora, adicionalmente, altos custos da energia.

Temos a menor malha rodoviária entre as 20 maiores economias do mundo em relação ao território e 49,9% do pavimento apresentam algum tipo de deficiência: buracos, trincas, afundamentos, ondulações, entre outros problemas, segundo o levantamento anual feito pela Confederação Nacional de Transporte em cerca de 100 mil dos 220 mil quilômetros pavimentados existentes no país. O estudo conclui que o custo operacional sobe, em média, 26% apenas devido à má qualidade do pavimento, e há também problemas na sinalização e na geometria das vias, que aumentam custos e provocam acidentes.

A Reciclanip é uma entidade focada em recolher pneus inservíveis e dar a eles destinação ambientalmente correta

TEMOS A MENOR MALHA RODOVIÁRIA ENTRE AS 20 MAIORES ECONOMIAS DO MUNDO EM RELAÇÃO AO TERRITÓRIO E 49,9% DO PAVIMENTO APRESENTAM ALGUM TIPO DE DEFICIÊNCIA: BURACOS, TRINCAS, AFUNDAMENTOS, ONDULAÇÕES, ENTRE OUTROS PROBLEMAS.

Apesar disso, cerca de 60% das mercadorias são transportadas por via rodoviária, uma vez que quase não dispomos de rede ferroviária, os portos estão sempre com problemas e a cabotagem naval não decola, e são raros os aproveitamentos de hidrovias.

Para a indústria de pneus a falta de infraestrutura adequada e a baixa eficiência logística impactam desde a compra de matéria-prima, que é onerada pelos custos portuários e rodoviários, como na distribuição do produto pronto, que ocupa bastante espaço e exige grande número de veículos para entregar aos 4.500 revendedores e às dezenas de indústrias automotivas do país os 69 milhões de pneus que produzimos. E ainda temos o equivalente a 70 caminhões rodando 24 horas por dia em todo o país para recolher as mais de 400 mil toneladas de inservíveis e dar a eles destinação ambientalmente correta, serviço feito pela nossa entidade focada neste serviço, a Reciclanip.

Para efeito de comparação, o custo médio do transporte rodoviário é quase o dobro do que pagam nossos concorrentes nos Estados Unidos e nos demais países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico. Estudo do Banco Mundial mostra que a falta



Foto: Divulgação

70 caminhões rodam 24 horas por dia em todo o país para recolher mais de 400 mil toneladas de pneus inservíveis

de boa gestão de estoques, armazenagem e a administração burocrática trazem um impacto adicional de 20 a 30% nos custos, não só da indústria como da agricultura.

Mudar esta situação, por meio de concessões, descentralização, simplificação tributária e redução da burocracia é uma prioridade nacional.



ALBERTO MAYER
Presidente da
Associação Nacional
da Indústria de Pneus
(Anip) e da Reciclanip



Centro Logístico da Scania

LOGÍSTICA CONECTADA AO CENTRO DA OPERAÇÃO

Fábio Castello



desafio da indústria automobilística, considerando-se a infraestrutura logística existente na América Latina, traz um novo olhar com foco na conexão dos fluxos e na precisão do planejamento. Em um cenário de muito dinamismo econômico e pouca previsibilidade, o custo operacional da logística pode chegar a um terço de uma típica operação industrial, o que exige uma busca constante por alternativas para otimização de processos e redução de desperdícios.

E fazer isso significa unir as pontas das diversas operações que compõem a cadeia de abastecimento e utilizar outros componentes que vão além da projeção de vendas na hora do planejamento estratégico. Na prática, é preciso estimular a colaboração entre atores da cadeia, entender como os volumes se comportam, além de retroalimentar as fontes de informação promovendo a melhoria contínua e um maior entendimento de como esses fatores afetam os planos de produção e vendas.

Em mercados dinâmicos, o desafio da previsibilidade é ainda maior e isso demanda agir com flexibilidade e rapidez nos processos de decisão. Assim, o fluxo de materiais contém apenas o que a indústria precisa, sem faltas e nem excessos, eliminando custos com transportes extraordinários e armazenamento de sobre-estoque. Segundo, com uma melhor previsão de materiais é possível identificar os pontos de desperdício. Sem isso, no afã de resolver, você não consegue identificar a causa raiz dos desvios.

Ao conectar os fluxos é possível encontrar sinergias e assim otimizar processos que antes eram gerenciados individualmente. Como exemplo, podemos citar algo que soa óbvio, mas passa despercebido em muitas empresas: o reaproveitamento de contêineres. Interligando os fluxos de *inbound* (material recebido) e *outbound* (produto acabado) a nossa operação consegue reutilizar até 70% de todos os contêineres.

É PRECISO ESTIMULAR A COLABORAÇÃO ENTRE ATORES DA CADEIA, ENTENDER COMO OS VOLUMES SE COMPORTAM, ALÉM DE RETROALIMENTAR AS FONTES DE INFORMAÇÃO PROMOVENDO A MELHORIA CONTÍNUA E UM MAIOR ENTENDIMENTO DE COMO ESSES FATORES AFETAM OS PLANOS DE PRODUÇÃO E VENDAS.

Além disso, com a complexidade da cadeia de abastecimento, os processos são realizados por operadores logísticos especializados nas suas áreas de atuação e com visão limitada sobre o todo. Conectando esses operadores entre si e compartilhando suas necessidades e desafios, podemos encontrar ainda mais potenciais de melhoria, coordenando suas atividades e buscando parcerias no formato ganha-ganha.

Em resumo, as palavras-chaves necessárias para enfrentar os desafios da Logística na América Latina são protagonismo e inovação. É para lá que estamos olhando.



Fotos: Wagner Meneses

FÁBIO CASTELLOVice-presidente de
Logística da Scania
Latin America

RECUPERAR NOSSA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES: O QUE PRECISAMOS FAZER

Marcelo Perrupato

Temos debatido muito esse tema entre aqueles que militam no setor da logística e dos transportes no nosso País. Nosso grupo de especialistas, cada qual em sua trincheira de combate, está tirando algumas conclusões.

Foto: Divulgação



MARCELO PERRUPATO

Engenheiro civil, consultor e senior advisor da Deutsche Bahn International

A primeira delas é que precisamos de um planejamento estratégico, capaz de configurar um norte de longo prazo, baseado naquilo que entendemos como estratégia de desenvolvimento socioeconômico para o País, visto como Nação e não apenas como Território, e isto é missão para o Estado, no sentido lato, com visão de 20, 30 anos, envolvendo toda a sociedade.

Nem todos gostam disso, achando que é uma utopia, um sonho, uma insensatez. Mas todos nós sabemos que é assim que pensam e agem as grandes organizações e os governos que desejam errar menos, já que acertar tudo não é próprio da natureza humana e muito menos das previsões econômicas em um mundo globalizado, plano, sem fronteiras, como abordou Thomas L. Friedmanem seu livro "The World is Flat", em 2005.

Em seguida temos de reconhecer que esse planejamento estratégico tem de ser permanentemente revisado, para se tornar perene.

De posse desse instrumento, temos de passar para a etapa do planejamento tático, capaz de instrumentalizar os programas de obras e investimentos. Isso é tarefa dos governos,

no seu trabalho de médio prazo, organizado através dos Planos Plurianuais de investimento – PPAs, que envolvem todos os órgãos e instituições de Poder Executivo e o Congresso Nacional que os converte em leis.

E finalmente vem o planejamento operacional, tarefa também dos governos, por meio de suas estruturas ministeriais, executando – direta ou

indiretamente – as programações de obras e serviços, seja com seus orçamentos públicos, seja em parceria com o capital privado, via PPPs.

Em todas essas etapas, que se sucedem, se completam e se realimentam em um círculo virtuoso de desenvolvimento e crescimento das nações, é preciso compreender o que é eficiência, eficácia e efetividade.

Verificando que são três substantivos com raízes latinas semelhantes, seria natural confundi-los ou pensar tratarem de termos semelhantes, o que, em realidade, não são. Recorri ao Dicionário Aurélio para não pecar por autodidatismo e encontrei um meio de defini-los.

EFICIÊNCIA

1. Qualidade do que é eficiente.
2. Capacidade para produzir realmente um efeito.
3. Qualidade de algo ou alguém que produz com o mínimo de erros ou de meios.

Virtude ou capacidade de produzir um efeito ou resultado.

Expectativa da capacidade de produzir os efeitos desejados.

EFICÁCIA

1. Força latente que têm as substâncias para produzir determinados efeitos.
2. Virtude de tornar efetivo ou real.
3. Força (de produzir efeitos).

Capacidade de produzir o efeito ou resultado desejado.

Provar que os efeitos desejados foram produzidos.

EFETIVIDADE

1. Qualidade de efetivo.
2. Estado ativo de fato.
3. Duração de exercício.

Qualidade de obter resultado permanente, estável, seguro, firme.

Comprovar que os efeitos desejados foram produzidos e se mantêm.

Penso que, assim, fica mais claro e evidente que para recuperar nossa infraestrutura de transportes precisamos estabelecer e manter um processo de planejamento que seja eficiente, eficaz e efetivo, assegurando um círculo virtuoso de políticas públicas duradouras e capazes de conduzir o País ao seu destino de grande, próspera e justa Nação, sem discriminações de qualquer natureza.

Poderíamos então evitar aquilo que se definiu como O Círculo Vicioso da Instabilidade Política, definido pelo Banco Mundial nos relatórios do PPIAF - Public Private Infrastructure Advisory Facility e que adaptei para este nosso contexto.



INOVAÇÃO NA TRANSFERÊNCIA MODAL:

COMBINAÇÃO DE SUCESSO PARA UM MELHOR DESEMPENHO NO TRANSPORTE DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA

Marcio de Almeida D'Agosto e Cintia Machado de Oliveira



O abastecimento das indústrias siderúrgicas deve garantir a continuidade do processo produtivo, a qualidade e o baixo custo do produto final. Nesse contexto, o transporte se coloca como um dos pontos-chave para garantir a competitividade entre as empresas por meio de cadeias de suprimento que representem baixo custo e alto nível de serviço enquanto minimizam os impactos ambientais.

O transporte ferroviário apresenta natural vocação para o transporte de granéis sólidos, com menores custos e impactos ambientais

No Brasil existem limitações para o transporte dos insumos siderúrgicos. Portanto, além de conhecer o mercado e as opções disponíveis para o transporte desse material, criatividade e inovação também são ingredientes necessários na tentativa de obter competitividade. No caso específico do transporte de calcário no Brasil, um dos principais insumos siderúrgicos, em função das limitações de disponibilidade de infraestrutura (malha e material rodante)



Fotos: Divulgação

NO BRASIL EXISTEM LIMITAÇÕES PARA O TRANSPORTE DOS INSUMOS SIDERÚRGICOS. PORTANTO, ALÉM DE CONHECER O MERCADO E AS OPÇÕES DISPONÍVEIS PARA O TRANSPORTE DESSE MATERIAL, CRIATIVIDADE E INOVAÇÃO TAMBÉM SÃO INGREDIENTES NECESSÁRIOS NA TENTATIVA DE OBTER COMPETITIVIDADE.

prevalece o uso do modo rodoviário sobre a alternativa ferroviária que apresenta natural vocação para o transporte de granéis sólidos, com menores custos e impactos ambientais. Numa situação como esta, a combinação dos modos, quando possível e a utilização de equipamentos não tradicionais podem contribuir para melhorar o desempenho operacional das empresas ao mesmo tempo em que reduz os impactos ambientais desta atividade.

Estudos realizados pelo Laboratório de Transporte de Carga da COPPE/UFRJ, na cadeia de suprimento de calcário siderúrgico das empresas localizadas no sudeste do país, demonstram que há redução de custos, do consumo de energia não renovável e da poluição atmosférica, na aplicação da intermodalidade rodoferroviária com o uso de contêineres. Portanto, uma vez que exista ociosidade no uso de vagões-plataforma e escassez na disponibilidade de vagões-gôndola, o transporte de calcário por contêiner apresenta melhorias em relação aos custos, consumo de energia não renovável e poluição atmosférica de até 48% se comparada à prática rodoferroviária sem container e de até 43% que a prática rodoviária sem contêiner. O que comprova que inovar de forma cirativa pode trazer um melhor desempenho para a empresa, se tornando um diferencial para a tomada de decisão.



CINTIA MACHADO DE OLIVEIRA

Engenheira de transportes e professora do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca – CEFET/RJ



MÁRCIO DE ALMEIDA D'AGOSTO

Engenheiro de transportes e coordenador do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ

QUESTÕES PARA O NOVO CÓDIGO COMERCIAL:

RELAÇÕES COM A COMPETITIVIDADE DAS EMPRESAS BRASILEIRAS

Fabiana Simões Martins e Marianne Lachmann



A hostilidade do ambiente de negócios no Brasil, sobretudo para a movimentação de cargas via aquaviária, é estarrecedora. O custo para empresas brasileiras simplesmente cumprirem o emaranhado de marcos regulatórios é tão alto que não encontra paralelo entre as nações mercantes do mundo nem consegue ser mitigado pela maior das vantagens competitivas do país - a escala de nossa economia.

Agora estamos diante do desafio de rever o Código Comercial, buscando adequar um texto de 1850 às necessidades do século XXI, no momento em que o Brasil despenca no ranking de competitividade, saindo do 38º lugar em 2010 para o 56º em 2015 (fonte IMD 2015 - Comparação entre 61 economias). Precisamos aproveitar essa oportunidade para simultaneamente garantir a agilidade do comércio (just-in-time e porta a porta) e objetivamente con-

O CUSTO PARA EMPRESAS BRASILEIRAS SIMPLEMENTE CUMPRIREM O EMARANHADO DE MARCOS REGULATÓRIOS É TÃO ALTO QUE NÃO ENCONTRA PARALELO ENTRE AS NAÇÕES MERCANTES DO MUNDO.

tribuir para que a logística marítima e portuária brasileira escale posições no ranking internacional. A baixa produtividade e eficiência da infraestrutura reflete-se em grande desvantagem competitiva do Brasil no ranking mundial desde 2004, início da série histórica. A pontuação do segmento portuário, que em 2015 ficou em 122º lugar, dentre as 30 piores do mundo, reduz significativamente o resultado do Brasil nessa pesquisa (fonte The Global Competitiveness Report 2015).

Para domar a deterioração da capacidade de produção e comercialização de bens e serviços, e mudar a tendência negativa do ambiente de negócios, o ideal, juridicamente, seria ratificar as Convenções Internacionais afeitas ao Direito Marítimo privado e à responsabilidade por poluição marinha, adaptando-as, quando possível, à realidade brasileira, através de ressalvas.

Contudo, ao deixar de ratificá-las para criar novas regras, o Brasil oferece ao comércio internacional um ambiente "exótico", desconhecido, cujas práticas geram desconfiança e insegurança, que são características nefastas para a competitividade.

Neste momento de análise de propostas legislativas é hora de o Brasil rever sua política externa e participar mais ativamente da Comunidade Internacional verificando, também, se não é tempo de ter uma legislação autônoma (ou mesmo um Código de Navegação), uma vez que sob os muros do Código Comercial não é possível regular importantes questões de Direito Marítimo Tributário, Trabalhista, Penal e Administrativo. Fica o convite à reflexão.



Fotos: Divulgação

FABIANA SIMÕES MARTINS

Vice-presidente pelo Brasil do Instituto Ibero Americano de Direito Marítimo (IIDM)



MARIANNE LACHMANN

Presidente do SindaRio

“PACTO PELA INFRAESTRUTURA NACIONAL E EFICIÊNCIA LOGÍSTICA”

Renato Casali Pavan



Fotos: Divulgação

É generalizada a opinião de que falta ao Brasil uma infraestrutura adequada, principalmente na área do transporte de carga. Sou de opinião que enquanto não tivermos uma visão estratégica e o planejamento estratégico que definam a prioridade dos projetos pelo critério de custo benefício e impacto ambiental, dificilmente vamos ser competitivos.

O GEIPOT de saudosa memória é que no passado exercia esse papel e o que ele falava era respeitado por todos, muito embora houvesse distorções causadas pela política, na hora de escolher as obras prioritárias.

O Bernardo Figueiredo, o grande injustiçado do setor, teve a visão de recriar o GEIPOT através da EPL, que apesar da turbulência política, continua no seu trabalho silencioso de avaliação dos diversos projetos que estão na praça, com o objetivo de oferecê-los para o debate e chegar a um consenso.

Hoje o cenário está conturbado e projetos comprovadamente inviáveis como FIOL, FICO, TRANSOCEÂNICA, são defendidos por expoentes do setor. O pior é que essas atitudes contaminam o processo como um todo, chegando inclusive a comprometer uma iniciativa louvável do governo Dilma, que é o PIL.

Por não ter estudos detalhados, principalmente de ferrovias, se quer ter consultado a EPL, e a iniciativa privada, é que assistimos novamente ao espetáculo costumeiro de fracasso das concessões ferroviárias, sem contar a insegurança jurídica, financeira e regulatória, representadas pelas mudanças de última hora.

Porém nem tudo está perdido, graças a essa guerreira chamada Jussara, do Instituto BESC, que criou para o setor do transporte, o Conselho Técnico e Empresarial, composto pelas melhores cabeças (com exceção da minha).

Desejo ressaltar também a brilhante ideia do Rodrigo Vilaça em criar através do Whatsapp uma fonte permanente de comunicação entre os ferroviários. Encerrando desejo cumprimenta-los também pela brilhante ideia de convidar o meu ministro Eliseu Padilha para presidir o PAINEL 2.015, com quem tive a honra de trabalhar quando presidente da FEPASA. Creio que a soma desses esforços podem auxiliar o governo em suas decisões.

ENQUANTO NÃO TIVERMOS UMA VISÃO ESTRATÉGICA E O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO QUE DEFINAM A PRIORIDADE DOS PROJETOS PELO CRITÉRIO DE CUSTO BENEFÍCIO E IMPACTO AMBIENTAL, DIFICILMENTE VAMOS SER COMPETITIVOS.

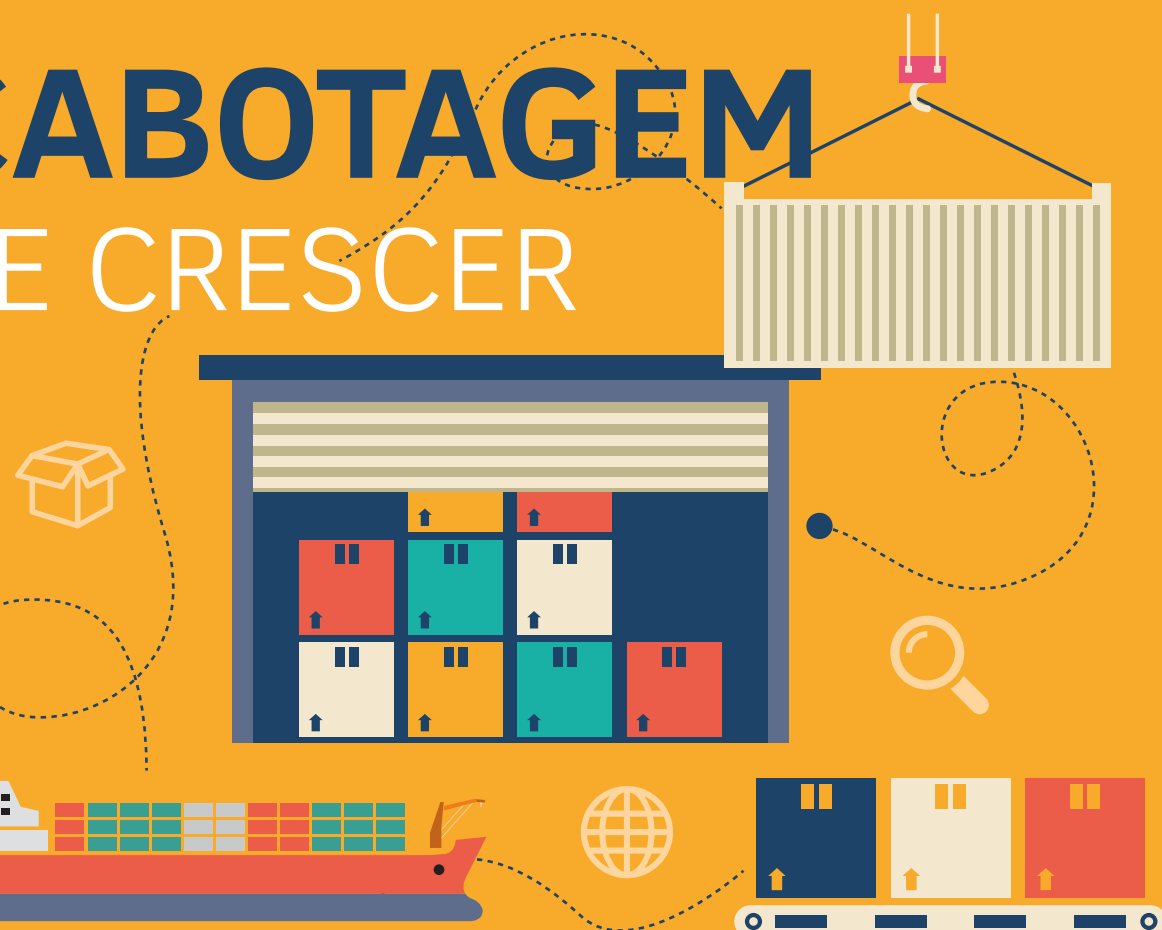


RENATO CASALI PAVAN

Diretor-presidente da Macrologística

A CABOTAGEM PODE CRESCER

Nelson L. Carlini



No final dos anos 1990, apenas graneis líquidos e sólidos, produtos como gasolina e minério de ferro, eram transportados por nossa frota mercante de cabotagem. Embora a participação deste modal na matriz de transporte brasileiro tenha avançado nas últimas décadas, sobretudo nos últimos anos, ainda falta muito para que alcancemos índices comparáveis aos da Europa e da Ásia no que se refere à importância deste segmento.

Contudo, antes que nos lancemos a uma batalha para tentar reverter a qualquer custo as causas deste ainda modesto aproveitamento da cabotagem, devemos considerar, de forma realista, que este segmento da navegação tem uma participação compatível com aquilo que

o mercado hoje permite. Seria melhor ampliar esta participação? Sim, seria – até porque é um transporte mais seguro e menos poluente –, mas desde que isso ocorra dentro de regras de mercado, ou seja, sem a imposição de artificialismos que acabariam gerando distorções econômicas com impacto negativo na competitividade e nos custos.

A questão é que hoje o Brasil tem a cabotagem que o mercado permite. O que significa dizer que o transporte rodoviário, a despeito dos notórios problemas, incluindo alto índice de perda e falta de segurança, ainda consegue oferecer ao usuário de transporte uma relação custo/agilidade mais interessante do que o transporte marítimo.

Os principais obstáculos ao crescimento da cabotagem hoje são o combustível mais caro na navegação, em relação ao diesel rodoviário, uma mão de obra igualmente cara, porque altamente especializada, e ainda a dificuldade de fabricação de navios no país para atender a este setor. Cabe ressaltar que somente empresas brasileiras com navios brasileiros podem atuar na cabotagem, permitindo-se a importação de embarcações quando não há disponibilidade no país. Ocorre que os custos de importação são impraticáveis.

Acrescente-se a esses fatores intrínsecos uma questão de caráter externo, que é o fato de a navegação exigir um grau de organização por parte do cliente-usuário, em termos logísticos, que somente as empresas de maior porte no Brasil possuem. Então, não devemos fazer nada para estimular a cabotagem? Devemos permanecer de braços cruzados?

Não, não é bem assim. Até porque, com uma cabotagem mais vigorosa, a tendência é passarmos a ter, também, progressivamente, um transporte rodoviário (e até ferroviário) de carga mais competitivo, o que se traduz em melhores serviços e menores custos para toda a cadeia produtiva. A economia ganha com isso. Vejamos o exemplo da Zona Franca de Manaus. Originalmente, o transporte de cargas para a ZF era todo feito por barcaças, com caminhões/carretas no convés, e depois via rodoviária Belém-Brasília. Hoje, este transporte é feito crescentemente por navios de contêineres de até 3.900 TEUs (unidade padrão para contêineres de 20 pés).

Em retrospectiva, observamos que, dos anos 1990 até os nossos dias, já houve uma significativa diversificação do emprego deste modal. Ainda assim, atualmente a cabotagem transporta cerca de 700 mil TEUs por ano, o que equivale a pouco mais de 1% do total da carga transportada dentro do país. Do total dos 150 milhões de toneladas de carga transportadas internamente pela cabotagem, 78% são gra-

neis líquidos, 10% graneis sólidos, 4% carga solta e 8% carga unitizada (contêiner).

Para estimular o crescimento da cabotagem, podemos repensar as seguintes questões: 1) reduzir impostos incidentes sobre os combustíveis de navegação, ainda pesados comparativamente ao “subsídio indireto na matriz de preços de combustíveis protegendo o óleo diesel rodoviário”; 2) reduzir a burocracia na chegada e saída de navios e das cargas nos Portos; 3) liberar da praticagem os comandantes brasileiros em navios de cabotagem; 4) reduzir impostos na aquisição de embarcações.

No que toca à tributação, deve-se propiciar um novo sistema de tributação que fixe as taxas em função da tonelage transportada, isentando as empresas brasileiras de navegação do Imposto de Renda. Deve-se ainda permitir que os investimentos em fundos destinados à aquisição de navios para a Bandeira Brasileira sejam igualmente isentos do IR. Ambas as medidas são adotadas na União Europeia e no Japão. Está aí a receita para o crescimento da cabotagem.



Fotos: Divulgação

EMBORA A PARTICIPAÇÃO DA CABOTAGEM NA MATRIZ DE TRANSPORTE BRASILEIRO TENHA AVANÇADO NAS ÚLTIMAS DÉCADAS, AINDA FALTA MUITO PARA QUE ALCANCEMOS ÍNDICES COMPARÁVEIS AOS DA EUROPA E DA ÁSIA NO QUE SE REFERE À IMPORTÂNCIA DESTES SEGMENTO.

NELSON L. CARLINI

Engenheiro naval e presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil S.A.

BRASIL PRECISA INVESTIR EM MÚLTIPLOS MODAIS

Carlos Fávaro



Ilustração: Freepik.com

Após a década de 1950 o Brasil passou a investir no modal rodoviário em detrimento dos modais ferroviário e hidroviário. A necessidade de interiorizar rapidamente o desenvolvimento saindo da costa levou os governos a direcionarem seus investimentos na construção de rodovias. Como exemplo, BR-010 (Belém – Brasília), BR-153 (Transbrasiliana), BR-163 (Cuiabá – Santarém) e BR-230 (Transamazônica), algumas até hoje sem pavimentação concluída.

A Rede Ferroviária Nacional, que nas décadas de 1940 e 1950 foi responsável pelo desenvolvimento e transporte de cargas e passageiros em mais de 25.000 km, foi deixada de escanteio na política de transporte nacional. Com a privatização no modelo vertical das ferrovias, temos hoje basicamente em operação 10.500 km de linhas exploradas em regime de monopólio natural. São 15.000 km a menos do que o Brasil dispunha há 65 anos.

No modal hidroviário não foi diferente. Os investimentos nas hidrovias do Sul e Sudeste se deram entre as décadas de 1930 e 1960. Após este período o país foi beneficiado apenas com investimentos pontuais. Os rios navegáveis do Centro-Oeste e Norte sequer foram colocados como prioridades.

A precária condição das nossas rodovias e a falta da integração e investimentos em múltiplos modais têm um efeito perverso na eco-

nomia do país. Empresários brasileiros, principalmente os de commodities, perdem até US\$ 100 por tonelada transportada, comparados a seus concorrentes norte-americanos.

Para reverter esta situação o Brasil deve investir fortemente em ferrovias, hidrovias e portos, utilizando o poder de investimento da iniciativa privada. Para que estes investimentos se tornem atrativos, o sistema de concessão deve ter prazos adequados e com taxa de retorno acima de investimentos similares no exterior. A partir do governo Lula foi adotado um modelo de menor tarifa, consequentemente, redução dos valores de pedágio. Bom para o concessionário, bom para o usuário. Infelizmente, nos programas de investimento lançados recentemente foi apresentado uma nova modelagem de concessão, com a volta do modelo de outorga. Isso é um retrocesso.

A busca de marcos regulatórios que proporcionem segurança jurídica para as concessões deve ser prioridade no Legislativo. É um tema de Estado e não de governo. O Brasil precisa buscar a iniciativa privada e criar condições de trabalho, com segurança jurídica, diminuição da burocracia e adoção de um modelo de concessão que não vai, lá na frente, penalizar o cidadão e o empresário que precisa transportar a produção pelos caminhos do Brasil, sejam eles hidroviário, rodoviário ou ferroviário. Governo e setor privado podem ser parceiros na construção de um Brasil mais eficiente e produtivo.

Foto: Divulgação



CARLOS FÁVARO

Vice-governador do Estado de Mato Grosso

LOGÍSTICA EM MATO GROSSO

Edeon Vaz Ferreira



Estado de Mato Grosso é um dos principais produtores agrícolas do país, sendo o 1º produtor de soja, o 1º de algodão, o 2º de milho e o 1º de gado de corte, tem sua economia baseada essencialmente nesta atividade. Escoar esta produção é uma das tarefas que exige infraestrutura de rodovias, ferrovias, hidrovias, estações de transbordo de cargas (tiram-se dos caminhões e carregam-se as barcas nos rios) e terminais portuários (com carregamento dos navios).

Embora grande produtor, temos deficiências em toda nossa infraestrutura: o estado de Mato Grosso possui 25.000 km de rodovias estaduais, sendo 5.400 km pavimentados e 19.600 km não pavimentados. A grande maioria destas em péssimo estado de conservação. Possui 4.700 km de rodovias federais, sendo a maioria pavimentada em condição razoável de tráfego.

Temos no Estado uma única ferrovia (Feronorte), que liga Rondonópolis a Santos, transportando no ano passado (2014) 14 milhões de toneladas. Como se trata de um só operador passou a ser um monopólio, em que é cobrado o valor do frete rodoviário, diferentemente dos países em que existe concorrência.

Neste caso, entre o frete rodoviário de Sorriso a Rondonópolis e desta a Santos pela ferrovia pagamos, no ano de 2014, em média US\$ 126 por tonelada, isto para um trecho de 2.250 km. Nos Estados Unidos, do Meio Oeste americano aos portos de Seattle no oceano Pacífico, são 3.000 km e o valor cobrado é de US\$ 33 por tonelada. Por hidrovia, de Saint Louis a New Orleans são

1.950 km. Neste trecho os produtores americanos pagam de US\$ 10 a 18 de frete por tonelada.

Vejam temos muito para avançar. Acredito que em 5 anos teremos outro Mato Grosso. Até lá teremos duplicada a BR 163 de Sinop à divisa com o Mato Grosso do Sul e neste Estado duplicado até a divisa com o estado do Paraná, reduzindo tempo de transporte, economizando combustíveis e principalmente vidas.

Teremos a BR 163 de Sinop a Santarém concluída e com reforço de capa asfáltica em toda sua extensão, permitindo alimentar as estações de transbordo de cargas em Miritituba, que estarão em sua maioria prontas e com capacidade de carga superior a 20 milhões de toneladas.

Santarém terá capacidade de operar com 9 milhões de toneladas e um terminal de fertilizantes com capacidade de 2 milhões de toneladas. Os portos de Santana, Vila do Conde e Outeiro estarão em operação com capacidade de escoamento superior a 25 milhões de toneladas. O TEGRAM em Itaqui, São Luiz do Maranhão, estará concluído e com capacidade de 10 milhões de toneladas, que somada à capacidade do terminal da Ponta da Madeira chegará a 15 milhões de toneladas. Estaremos navegando o rio Paraguai e transportando mais de 3 milhões de toneladas para os portos do Uruguai ou da Argentina.

Acham que se trata de um sonho? Não, todos estes projetos são privados e já estão em andamento. Portanto, não se trata de um sonho, mas de uma realidade.

Foto: Aprosoja



EDEON VAZ FERREIRA

Diretor executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso

MISSÕES INTERNACIONAIS: FARÓIS DE INOVAÇÃO EM LOGÍSTICA

Cesar Meireles e Paulo Roberto Guedes



Esses três países buscam ser *hubs* logísticos na macrorregião econômica denominada Big Banana. Essa macrorregião está compreendida num raio de 1.300 km, que vai da Inglaterra ao norte de Itália, e tem cerca de 350 milhões de consumidores de elevada renda per capita e com produção variada: agrícola, alta tecnologia e de alto valor agregado.

Enquanto os projetos e suas execuções estão sempre em curso e entregues no tempo certo, quando não antecipados, as pesquisas e os estudos em ciência e tecnologia e aqueles direcionados especificamente à logística também seguem um caminho de eficácia. Exemplo disso é o Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics), uma *think-tank* em logística (Think-Tank são organizações que atuam na produção e na difusão de conhecimentos, com o objetivo de influenciar em transformações sociais, políticas, econômicas e científicas).

Outra característica da região é a farta utilização da Sincromodalidade, definida como “a concepção de todos os modais em um só sistema integrado”, ou “o correto gerenciamento da infraestrutura, dos serviços, dos transportes, de modo integrado e sincronizado”.

Não é à toa que esses três países se orgulham da posição que têm no Logistics Performance Index (LPI) do Banco Mundial, ocupando, nesta ordem, Alemanha, Holanda e Bélgica, o 1º, 2º e 3º lugares. O Brasil está em 65º lugar.

Entre os dias 14 e 19 de junho, tivemos a oportunidade de participar da Missão Logística Europa, coordenada pelo Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) em parceria com a Breda University of Applied Science (NHTV), na qual visitamos institutos de estudos e pesquisas, portos, centros de distribuição, operadores logísticos e terminais multimodais, na região logística conhecida como Euro Delta que congrega três países: Holanda, Alemanha e Bélgica.



Porto Aquaviário de Duisburg, Alemanha: maior porto fluvial multimodal do mundo

Para ilustrar um pouco como os investimentos em infraestrutura logística, automação e governança propiciam operações logísticas eficazes, comentaremos, a seguir, alguns exemplos de sucesso e que, infelizmente, confirmam a grande distância que separa a realidade brasileira daquela vista no Euro Delta.

Porto Aquaviário de Duisburg: maior porto fluvial multimodal do mundo, tem extensão de 20 km, capacidade para 120 milhões de toneladas e 3,4 milhões de TEUs (movimentação de Santos). O Duisburg Intermodal Terminal (DIT) recebe, anualmente, cerca de 20 mil barcas e está integrado a 5 autopistas e mais de 360 conexões ferroviárias por semana para mais de 80 destinos, o que corresponde a cerca de 20 mil trens por ano. Essa movimentação é possível graças à estrutura de 21 docas portuárias, 9 terminais de contêineres com 15 portêineres e 2 milhões de m² de área coberta para armazenagem e 2 terminais Roll-On / Roll-Off com 220 mil m² de pátios.

O DIT também é exemplo de governança, pois é organizado como porto público, no modelo tripartite, entre município, estado e governo federal. Seu principal executivo vem do mercado e sem interferência política e é administrado pela autoridade portuária, responsável

pela dragagem e aluguel dos espaços ao setor privado que investem nos terminais e nas instalações. Essa operação gera mais de 800 empregos diretos e cerca de 40 mil indiretos.

Na sequência visitamos o Porto de Antuérpia, o segundo porto da Europa, que movimenta mais de 190 milhões de toneladas de carga por ano, ficando atrás apenas de Rotterdam. No ranking de contêineres é o terceiro porto europeu, com mais de 8,6 milhões de TEUs. Entre os maiores portos do mundo o Porto de Antuérpia ocupa a 16ª posição (o 1º é Shanghai com 36,6 milhões de TEUs). O Porto de Santos, o maior da América Latina, está na 38ª posição.

Com mais de 800 destinos globais o Porto de Antuérpia é totalmente multimodal. Oferecendo 950 saídas de barcas fluviais por semana para mais de 75 destinos, ainda opera 220 trens por dia, interligados às mais importantes rodovias da Europa. Nos limites territoriais do porto há 1000 Km de linhas férreas. Multimodalidade, obras sistêmicas e contínuas, sistemas eletrônicos de antecipação de notificação de embarque, parques de estacionamento em todo o território portuário, capacitação de pessoas, gestão profissional e baixa interferência pública resultam em previsibilidade, produtividade, competitividade e sustentabilidade.

O DUISBURG INTERMODAL TERMINAL (DIT) RECEBE, ANUALMENTE, CERCA DE 20 MIL BARCAÇAS E ESTÁ INTEGRADO A 5 AUTOPISTAS E MAIS DE 360 CONEXÕES FERROVIÁRIAS POR SEMANA PARA MAIS DE 80 DESTINOS, O QUE CORRESPONDE A CERCA DE 20 MIL TRENS POR ANO.

EM 2014, O AEROPORTO DE SCHIPHOL, AMSTERDAM, FOI UTILIZADO POR 99 EMPRESAS AÉREAS, TRANSPORTANDO 1,6 MILHÃO DE TONELADAS DE CARGAS E MAIS DE 55 MILHÕES DE PASSAGEIROS, PARA 323 DESTINOS EM TODO O MUNDO.

Em seguida visitamos o maior porto da Europa, o Porto de Rotterdam, que com movimento anual de mais de 440 milhões de toneladas, ocupa a 11ª posição mundial. Tem extensão de 42 km e até 2013 operava no limite da sua capacidade. Muito antes de atingir sua maturação, em 2008 foram iniciadas as obras do Maasvlakte 2, elevando o porto para 12.603 hectares de área e capacidade para 17 milhões de TEUs. Tudo pronto em 5 anos!

Com a movimentação anual de aproximadamente 40 mil navios, mais de 100 mil barcasas marítimas e 30 mil fluviais, está conectado a todo continente Europeu e recebe os maiores navios do mundo, pois tem calado entre 15 e 23 metros. Ainda em expansão, o Maasvlakte 2, em 2033, atingirá 34 milhões de TEUs, igualando-se ao Porto de Shanghai.

Em Maasvlakte 2, terminais como o APM Terminals e o Rotterdam World Gateway (RWG) dão um show de tecnologia de ponta com veículos de movimentação de contêineres teleguiados / Automated Guided Vehicles (AGV) e portêineres de última geração.

Dentre os centros de distribuição (CD) visi-

tados, vale a pena falar sobre o CD da Nike. Localizado na região norte da Bélgica, está próximo do Porto de Antuérpia. Com 200 mil m² de área coberta, movimenta mais de 200 mil SKUs! Desde 1994 (antes a Nike dispunha de 32 CDs em todo o mundo) transformou-se no maior CD da empresa em todo o mundo. Com investimentos de € 500 milhões e implantado em um terminal multimodal (highways, ferrovias e hidrovias), tem ligação com todos os principais portos e regiões da Europa e do mundo. Dispõe de 9 megawatts de turbinas eólicas e gera 1.300 empregos diretos. Conhecido por EMEA Logistic Center (Europe, the Middle East and Africa), o CD é o epicentro do conhecimento de logística do Grupo. Lá, as inovações, os experimentos e as tecnologias são desenvolvidas para serem aplicadas efetivamente.

Visitamos, também, o CD da Flora Holland, em Aalsmeer. Fundada em 1915 a cooperativa com 5.300 produtores de flores e plantas ornamentais possui um CD com 2,7 milhões de m² de área coberta. Gerando uma receita bruta anual de € 14 bilhões e mais de 250.000 empregos diretos e indiretos, tem instalações em seis locais diferentes: Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg,

Bleiswijk, Eelde e Veiling Rhein-Maas, sendo a Flora Holland o principal centro de comercial de flores e plantas da Holanda. Em Aslsmeer ocorrem os leilões com pregões que chegam a efetuar mais de 45 mil transações por dia.

Como último ponto da missão, visitamos o operador logístico Menzies, do Aeroporto de Schiphol, Amsterdam. Em 2014 o aeroporto foi utilizado por 99 empresas aéreas, transportando 1,6 milhão de toneladas de cargas e mais de 55 milhões de passageiros, para 323 destinos em todo o mundo. As atividades desse aeroporto empregam mais de 65 mil pessoas e agregam € 26 bilhões ao PIB holandês.

O Menzies Aviation - Logistics Solutions, operador logístico especializado em aeroportos (cargas e passageiros), opera mais de 149 sites, está em 32 países, emprega mais de 21 mil colaboradores e registra movimentações de mais de 1,5 milhão de toneladas de carga. Com rápido desembarço de cargas, as mercadorias ficam no terminal de carga aérea (TECA) o menor tempo possível e o Operador Econômico Autorizado (OEA) funciona no aeroporto de Schiphol com sucesso há 6 anos.

Ao longo dos sete dias vimos muito sobre tecnologia avançada em movimentação e gestão de estoques, softwares sofisticados de gestão de armazéns e tracking da carga, robotização em linhas de picking e packing e transelevadores de última geração alimentando estruturas autoportantes de grandes dimensões.

Missões como esta nos dão clareza a respeito do enorme gap que ainda temos para superar. Se por um lado ficamos indignados por termos a certeza que tudo isso poderia ter sido construído no Brasil nas últimas décadas, certificamo-nos que temos muitas oportunidades de crescimento. O Brasil tem um potencial inigualável, basta que se execute os projetos necessários dentro dos conceitos de multimodalidade integrada e sustentabilidade, ao custo, qualidade e tempo previsíveis.



Foto: Marie Hippemeyer

PAULO ROBERTO GUEDES

Mestre em administração de empresas pela EAESP/FGV e consultor de empresas



Foto: Divulgação

CARLOS CESAR MEIRELES VIEIRA FILHO

Mestre em administração pela UFBA e diretor executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos

O Porto de Rotterdam, na Holanda, é o maior da Europa e movimenta mais de 440 milhões de toneladas por ano



Foto: Divulgação

A CABOTAGEM E SEUS DIAGNÓSTICOS

Mark P. Juzwiak

Podemos de uma forma simplista dizer que num serviço porta a porta, a logística intermodal, como parte da logística integrada avançada e do *supply chain management*, é o transporte contínuo da carga, utilizando pelo menos dois modais de transporte. Normalmente a parte inicial e a final do transporte são feitas por rodovia e o percurso mais longo é feito por ferrovia, hidrovia, mar ou ar.

É difícil quantificar a importância do transporte porta a porta utilizando pelo menos dois modais, já que as estatísticas disponíveis não só no Brasil como também no mundo são imprecisas ou não existentes.

De acordo com o Banco Mundial, no entanto, o número de “containers intermodais” que passam pelos portos do mundo duplicou na última década. Este crescimento se estende ao transporte intermodal que utiliza os modais marítimo, fluvial, aéreo, ferroviário e rodoviário. Estes indicativos demonstram a evolução que se traduz diretamente em impactos significativos na economia, ambiente e na qualidade de vida das populações.

A União Europeia conduziu estudos que demonstram as economias em custos sociais que podem ser atingidas com o uso mais intensivo do transporte intermodal.

Muitos países da Comunidade Europeia são enfáticos em defender a necessidade de implementar políticas públicas de incentivo ao transporte intermodal para combater os congestionamentos nas estradas, impactos ambientais e melhorar de uma maneira geral a eficiência no tráfego contribuindo também para uma redução significativa dos custos de logística. Nove países europeus investem anualmente aproximadamente € 450 milhões em melhorias que incentivem o transporte intermodal.

Outros países, como os EUA, preferem não impor políticas de incentivos ou subsídios como é feito na Europa já que preferem que os fluxos de carga sejam definidos pelas forças do mercado. A política aplicada nos EUA é de fornecer as condições de infraestrutura necessárias para o desenvolvimento da intermodalidade como:

- Acessos ferroviários aos portos.
- Infraestrutura viária com fácil acesso aos portos e áreas de transbordo de cargas.
- Desvios rodoviários que facilitam o tráfego e retiram os caminhões das cidades.
- Criação de áreas exclusivas para armazenagem,

movimentação de containers e cargas em geral.

Devemos olhar um pouco além dos nossos horizontes e aproveitar as experiências de outros países para definirmos até que ponto o governo deve intervir nas relações de mercado.

Uma boa estratégia de desenvolvimento da logística intermodal deveria otimizar o “supply chain” e incentivar as conexões entre empresas operadoras, mas a questão é como as políticas estratégicas e inovações do transporte intermodal podem ser alinhadas com as necessidades das operações e cadeias logísticas. Além disso, como uma nova onda de governança pode ser desenvolvida, levando em conta também os aspectos legais e institucionais face ao histórico de competição entre os modais e políticas já implementadas. Isso tudo levando em conta os interesses do mercado de um lado e de outro as metas de políticas públicas e sociais de entidades governamentais.

As autoridades são normalmente chamadas para desenvolver políticas de logística intermodal e analisar as estratégias mais eficientes

DE ACORDO COM O BANCO MUNDIAL, NO ENTANTO, O NÚMERO DE “CONTAINERS INTERMODAIS” QUE PASSAM PELOS PORTOS DO MUNDO DUPLICOU NA ÚLTIMA DÉCADA.

OS NÚMEROS A SEGUIR DÃO UMA IDEIA DO IMPACTO E DO MÉRITO DE SE BUSCAR UM BALANCEAMENTO NA MATRIZ DE TRANSPORTE:



O uso do transporte intermodal resulta em **60 a 80% menos acidentes.**



Emissões de CO² 40% a 50% menores quando se compara o transporte intermodal ao transporte puramente rodoviário.



€ 1 economizado por 85 t-Km transferido da rodovia para o modal ferroviário, 52 t-Km para a hidrovia e 50 t-Km para navegação de cabotagem.



A economia e custo social estão entre 33% e 72% se comparado ao transporte rodoviário.



SE EXISTE CONSENSO DE QUE A CABOTAGEM É ESTRATÉGICA PARA O PAÍS, O GOVERNO SE OMITE AO NÃO EXIGIR CLARAMENTE DOS DIFERENTES ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS QUE AÇÕES EFETIVAS, PRAGMÁTICAS E URGENTES SEJAM TOMADAS PARA DERRUBAR AS BARREIRAS BUROCRÁTICAS E CUSTOS ASSOCIADOS QUE AFETAM ESPECIFICAMENTE A CABOTAGEM.

para a sua implementação. O papel do estado é de garantir as condições livres de impedimentos para o desenvolvimento de “networks” logísticos como rotas, corredores, portos, aeroportos e terminais promovendo seu uso otimizado e cumprindo com as exigências da proteção do meio ambiente. Quando falamos em “livre de impedimentos” temos que lembrar que é também uma obrigação dos órgãos governamentais encontrar soluções para as barreiras burocráticas que muitas vezes inviabilizam ou encarecem a cadeia logística de tal forma que impedem seu desenvolvimento. As políticas públicas, uma vez discutidas e decididas, deveriam ser adotadas por todos os órgãos governamentais como metas a serem cumpridas já que uma falta de alinhamento entre estes mesmos órgãos pode levar todo o projeto ao fracasso.

Os clientes e provedores de serviços deveriam, portanto, ter como preocupação, aquilo que melhor sabem fazer, que é o desenvolvimento de soluções e projetos logísticos eficientes em forma e em custo, ecologicamente corretos e agregando valor aos seus clientes.

O Brasil é um país único na sua dimensão e geografia e as soluções a serem encontradas deverão ser caseiras já que somos diferentes dos outros países na história, nas leis, na cultura, enfim, somos diferentes em tudo, mas uma meta que devemos perseguir é que o governo faça sua parte e não interfira em assuntos que não são de sua competência.

É fácil compreender que o mar e até certo ponto os rios são vias naturais que estão disponíveis e não são necessários investimentos de alto impacto financeiro ou ambiental para torna-los utilizáveis para a navegação.

Não é difícil de compreender que tendo boas condições de infraestrutura nos portos e principalmente nos seus acessos, podemos começar a pensar em alternativas logísticas

mais eficientes para o transporte e, com isso, reduzir o custo dos produtos nas prateleiras dos supermercados.

Retirando mesmo que sendo uma pequena parcela dos caminhões das estradas nos percursos de longa distância, diminuimos o orçamento do governo na manutenção de estradas, reduzimos congestionamentos e o número de acidentes e, com isso, poupamos a saúde pública de gastos relacionados, economizamos combustível e deixamos de descarregar toneladas de poluentes na nossa já sofrida atmosfera.

Nesse contexto, parece ser opinião unânime dos nossos governantes, empresários e até da população em geral de que a cabotagem, um dos modais componentes da solução intermodal, é importante para o país.

Muito já foi e continua sendo dito sobre esse assunto. Estudos são feitos, conferências organizadas, comissões são formadas, com o intuito de chegar a um “diagnóstico” que levará a medidas a serem implementadas para incrementar a navegação costeira.

Temos que tomar cuidado neste momento já que muitas soluções são disparadas e tiros são dados em todas as direções. Muitos são os palpites de pessoas que pensam que entendem do assunto, outros que tentam entender e por fim aqueles que defendem interesses diversos. Não há nada de errado com isso, considerando que estamos vivendo num país democrático onde todos têm o direito de opinar.

Mas não podemos esquecer que a cabotagem é uma realidade que segue crescendo, já que temos empresas que investiram durante anos em navios, infraestrutura, treinamento e conhecimento de mercado, dentro das regras vigentes. A cabotagem envolve vários mercados específicos como o transporte de petróleo, produtos de petróleo, químicos líquidos, gra-

nel sólido, carga geral, carga de projeto, cargas rolantes e containers. Cada mercado exige equipamentos sofisticados, distintos e formas diferentes de fazer a logística que vão evoluindo com experiências trazidas de outros países, a inventividade de cada empresa e as necessidades locais. Não podemos ignorar que existe “expertise” muito específica em cada uma destas áreas que foi adquirida com anos de operações na costa brasileira.

Dentro do mercado de cabotagem temos hoje a livre concorrência, em que um armador, apresentando as condições mínimas exigidas pela lei, pode ser autorizado a operar sem restrições. A entrada é livre e este armador pode competir com outros armadores nas mesmas condições de mercado, mas também competirá com o transporte rodoviário, já que isso é uma particularidade do transporte de cabotagem quando comparado ao transporte marítimo de longo curso.

Hoje temos uma distorção que prejudica a livre concorrência. Quando falamos em livre mercado concorrencial significa que condições iguais de competição e isonomia no tratamento entre modais deveriam ser condições garantidas. Significa que as empresas brasileiras que operam no transporte marítimo de cabotagem e as empresas de transporte rodoviário deveriam estar sujeitas a exatamente os mesmos impostos, taxas, exigências documentais, inspeções, multas e obstruções em geral.

Hoje a livre concorrência entre modais não é uma realidade, já que o tratamento dado à cabotagem sofre de uma “inércia burocrática” histórica, em que navios nacionais são tratados como navios estrangeiros e da carga doméstica é exigido praticamente o mesmo trâmite burocrático da carga de longo curso.

Aqui o governo deveria estar preocupado em tirar os obstáculos em vez de artificialmente insistir em mantê-los. Se numa questão simples

como essa que poderia reduzir um prejuízo significativo na operação das empresas brasileiras de navegação e incentivar imediatamente a cabotagem, uma solução não é dada, fica a dúvida quanto à validade de termos tantas comissões e estudos desenvolvidos pelos diversos órgãos públicos e privados que buscam encontrar soluções novas e às vezes mirabolantes em vez de resolver as velhas e já conhecidas pendências.

O diagnóstico é claro. Se existe consenso de que a cabotagem é estratégica para o país, o governo se omite ao não exigir claramente dos diferentes órgãos governamentais que ações efetivas, pragmáticas e urgentes sejam tomadas para derrubar as barreiras burocráticas e custos associados que afetam especificamente a cabotagem. Estas barreiras impedem o fluxo contínuo de cargas domésticas e dos navios que as transportam e conseqüentemente encarecem o produto final. Se resolvermos isso, é meio caminho andado.



Foto: Divulgação

MARK P. JUZWIAK
Gerente geral e
Assuntos Institucionais
- Hamburg Sud &
Aliança Navegação e
Logística Ltda

DESENVOLVER COMPETÊNCIAS GERENCIAIS (NÃO CERTIFICAR GERENTES) É COMO CAPTURAREMOS TODO O VALOR CRIADO PELOS INVESTIMENTOS

Vitor Kneipp

Imaginemos, por um momento, que estivessem concluídos e em operação todos os projetos de infraestrutura e logística necessários para destravar importantes gargalos econômicos no País. Quem operaria as novas tecnologias? Formaríamos tantos e tão bem? E quem lideraria esses (novos) processos, a níveis de supervisão, coordenação, gerência e diretoria? É preciso que, pelo menos, estes últimos compreendam o que acontece ao redor, para que empresas e investidores possam capturar e gerar o máximo valor possível das inovações.

Ano após ano, brasileiros como nós apelam por investimentos em infraestrutura e logística nacionais ao que, vez por outra, segue o discurso sobre a necessidade de se capacitar a mão de obra para operar os avanços conquistados. Mas apesar do incremento do número de técnicos no Brasil durante os últimos anos, não espanta que a empresa tradicional brasileira ainda seja avessa à qualificação de seus funcionários administrativos, "de escritório".

Isso porque ainda que lógico o discurso, carece de profundidade. O ensino qualitativamente ineficiente não basta. Os treinamentos devem ter objetivos claros e práticos e foco em competências, para o máximo proveito de empresas patrocinadoras e alunos, ainda que a custo da conveniência da instituição de ensino.

Ganham força, entre gestores e recrutadores de recursos humanos, dinâmicas que aferem competências relacionais e analíticas dos candidatos, que recebem tanto mais e melhores propostas quanto houverem revelado capacidade de liderar e trabalhar em equipe e habilidade de analisar cenários multidisciplinar e criticamente. Esses atributos podem e devem ser trabalhados nos treinamentos, lapidando e direcionando talentos para as vagas disponíveis.

É o que o Instituto Mar e Portos (IMAPOR) vem observando e praticando em suas atividades de treinamento gerencial e executivo na indústria marítima e portuária do Rio de Janeiro.

Para além dos programas customizados *in company* (muitos dos quais falham em efetivamente customizar), raros são os cursos regulares abertos preocupados em atender demandas concretas de mercado. Isso porque é fácil ocultar a ineficiência do treinamento do pessoal "de escritório" quando não se incluem expressamente no escopo o desenvolvimento de habilidades analíticas, gerenciais e de liderança.

Em outras palavras, não é o nome, o conteúdo ou o certificado do curso que garante a vaga ao candidato no longo prazo, mas o quanto ele é capaz de performar.

Quanto profissionais frequentaram graduação, pós-graduação e demais cursos no País e experimentaram, em verdade, tanto quanto compilações de palestras e seminários aparentemente autônomos, com docentes desconhecedores das demais disciplinas, com repetição de conteúdo e restrição do debate?

Vemos sim treinamentos para operar equipamentos e executar rotinas administrativas repetitivas, mas quantos explicam a dinâmica do setor propriamente dito, isto é, o racional do negócio, as carreiras, relações comerciais, institucionais e costumes que lhe são peculiares, os indicadores, dados e agentes econômicos que o compõem?

Estudos sugerem que, para maximizar o aproveitamento nas aulas, a experiência de aprendizagem deve motivar e envolver os participantes intelectual e emocionalmente – o que essencialmente indica, admitamos, o processo natural por que o ser humano aprende desde a primeira infância: aprendemos fazendo, praticando, participando mais como autores e co-autores do que como expectadores passivos.

Assim, as metodologias mais adequadas para aproximar os profissionais-alunos de um cenário global e dinâmico como este parecem estimular o engajamento acadêmico e social dentro e fora de sala, deles requerendo e avaliando contribuições significativas durante os encontros. É como escolas de negócios no mundo inteiro, incluindo algumas no Brasil, já estão trabalhando, e com resultados surpreendentes.

Enfim, nossas observações em educação corporativa setorial recomendam a superação do paradigma enciclopédico e expositivo (o tradicional no Brasil e pouco eficiente) para que se desenvolva e avalie tanto o domínio e aplicação de fundamentos quanto a atitude perante o grupo, resultando para as empresas em ganhos de produtividade individual e da equipe e redução da "caça predatória" de talentos por concorrentes, tradicional em clusters e polos setoriais, provavelmente decorrentes do aumento dos níveis de satisfação profissional e identificação com a empresa patrocinadora.

O IMAPOR investe na melhoria destes indicadores, convicto de que os efeitos perseguidos pelo treinamento gerencial e executivo dependem e dependerão sempre do quanto os participantes puderam agregar à experiência coletiva, guiada pelo professor propondo e mediando debates, incentivando e aferindo contribuições e comportamentos desejáveis.



Foto: Divulgação

ANO APÓS ANO, BRASILEIROS COMO NÓS APELAM POR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA NACIONAIS AO QUE, VEZ POR OUTRA, SEGUIR O DISCURSO SOBRE A NECESSIDADE DE SE CAPACITAR A MÃO DE OBRA PARA OPERAR OS AVANÇOS CONQUISTADOS.

VITOR KNEIPP

Gerente Geral do Instituto Mar e Portos

O DESAFIO DE CONSTRUIR PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NOS PORTOS

Wilén Manteli

Foto: Divulgação

O governo depende do aporte de capitais privados para expandir o sistema portuário.



O porto é tipicamente um ambiente de convivência entre agentes públicos e privados. No Brasil, há algum tempo se discute a importância de uma coordenação harmônica entre esses agentes por meio de parcerias público-privadas, que, entretanto, não chegam a se concretizar. Isto porque, historicamente, a gestão dos portos brasileiros tem sido utilizada como moeda política nas coalizões com fins eleitorais, o que não só inviabiliza a formação de parcerias estáveis como dificulta imensamente a negociação de pactos de produtividade e eficiência no plano operacional.

A percepção geral dos usuários, nesse cenário, é a de que os portos estão preparados para funcionar mais como barreiras do que como instrumentos facilitadores do comércio exterior. E assim será enquanto eles estiverem à mercê de interesses político-partidários, quase sempre conflitantes com as necessidades da economia produtiva.

O "choque de gestão" prometido pelo governo federal fica reduzido à mera retórica diante dos entraves estruturais criados pelo aparelhamento político-partidário das administrações portuárias. Se o governo depende do aporte de capitais privados para expandir o sistema

portuário, cabe a ele instituir um modelo de gestão que inspire maior confiança entre os atuais e potenciais investidores. Um modelo descentralizado, que estimule o engajamento das comunidades locais nos projetos de desenvolvimento dos respectivos portos.

É inegável que o modelo vigente das Cias. Docas e das autarquias regionais está esgotado. A nova lei dos portos (nº 12.815/2013) restringiu ainda mais a já limitada autonomia dessas companhias, e agora o governo estuda retirar-lhes a última atribuição que restava – a dragagem de manutenção dos canais de acesso marítimo. Sem funções nem poderes que justifiquem sua permanência, só resta extinguir esses "elefantes brancos" e partir para um novo modelo de administração portuária.

Podemos vislumbrar uma alternativa com base na lei nº 11.079/2004, que trata das Parcerias Público-Privadas: a Sociedade de Propósito Específico (SPE), uma modalidade de empresa que tem participação da administração pública, mas na qual o capital votante é majoritariamente privado e a adoção de boas práticas de governança corporativa é obrigatória. Pode ser um bom começo para tornar a gestão portuária no Brasil mais compatível com a atual realidade.

Foto: Alexandre Fortes



WILEN MANTELI

Presidente Executivo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

CABOTAGEM E DESIGUALDADE REGIONAL

Sérgio Faria



O problema da divisão modal na circulação interna de cargas conduz, inevitavelmente, à análise do tema da navegação de cabotagem. Por que em um país com 7500 km de costa o transporte de cabotagem não é devidamente explorado?

A princípio, a maior participação do modal aquaviário parece natural, considerando alguns elementos como a extensão da nossa costa, a existência de um parque portuário numeroso e o desenvolvimento econômico concentrado na região litorânea. Pesquisa recente, realizada pelo Instituto Ilos, constatou que 6 entre 10 empresas usuárias da cabotagem desejam aumentar em média 45% da movimentação até 2016.

Entretanto, dentre as principais dificuldades, destaca-se que cabotagem implica duas pontas de operação dentro do sistema portuário brasileiro. Assim, a atual situação dos nossos portos, onde, não obstante os avanços que podem e devem ser reconhecidos, ainda predomina o quadro de ineficiência, lentidão, custos elevados, burocracia excessiva, infraestrutura precária e defasagem tecnológica dos equipamentos, termina por desestimular e inibir, sensivelmente, a opção pela cabotagem.

6 ENTRE 10 EMPRESAS USUÁRIAS DA CABOTAGEM DESEJAM AUMENTAR EM MÉDIA 45% DA MOVIMENTAÇÃO ATÉ 2016.



Dentre as principais dificuldades, destaca-se que cabotagem implica duas pontas de operação dentro do sistema portuário brasileiro

Cabe o alerta pois, a despeito dos sinais evidentes de melhor equilíbrio na divisão territorial da economia, a evolução do sistema portuário não tem acompanhado a mesma tendência. Em 2001 as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste representavam, juntas, 25% do PIB nacional e, em 2014, esse percentual foi da ordem de 28,7%. Paradoxalmente, no mesmo período, os portos públicos dessas regiões reduziram sua participação de 30,74% para 25,23% na movimentação dos portos organizados em todo o País.

A consolidação da cabotagem no Brasil pressupõe, portanto, a consciência do problema acima apontado, cabendo ao poder público iniciativas concretas de planejamento estratégico para desenvolvimento diferenciado da infraestrutura portuária nas regiões menos favorecidas, reduzindo as dificuldades regionais e ampliando as perspectivas de melhor equilíbrio na matriz de divisão modal brasileira.

Foto: Valter Pontes



SÉRGIO FARIA

Vice-presidente do Grupo TPC e professor da UFBA



UM VOO DE VOLTA AO PIONEIRISMO

Luiz Rocha

Depois de décadas sem melhorias e modernizações, o brasileiro e o turista que pousarem em território nacional encontrarão aeroportos melhores e compatíveis com o padrão de qualidade internacional. Esse novo cenário, que ainda está em construção, só foi possível devido ao processo de concessão de aeroportos que permitiu a aceleração dos investimentos por conta da capacidade de aporte financeiro da iniciativa privada.

Mesmo os aeroportos concedidos na segunda rodada já começam a dar resultados. Em

pouco tempo, passageiros, visitantes e funcionários da comunidade aeroportuária puderam usufruir de mais opções de alimentação, lojas e serviços de transporte, além da melhoria no funcionamento de escadas rolantes, elevadores, energia e ar-condicionado. Os aprimoramentos operacionais já implantados permitiram às companhias aéreas aumentarem a oferta de voos e frequências, além de atrair novas linhas aéreas para o Rio de Janeiro.

A concessionária também já iniciou as reformas dos terminais de importação e exporta-

ção de cargas, galpões e escritórios, além da aquisição de novos equipamentos e adoção de novos processos e procedimentos. Esses investimentos já proporcionaram uma redução de 20% no tempo médio de liberação de cargas, um ganho de extremo benefício para os clientes.

Nosso trabalho gradativo em busca da excelência operacional vem também do aprendizado dos nossos sócios: a Odebrecht Transport, a Changi Airports International e a Infraero. Expertise, investimento, planejam-

O processo de concessão de aeroportos permitiu a aceleração dos investimentos por conta da capacidade de aporte financeiro da iniciativa privada

to e conhecimento operacional são algumas das características presentes e que são fundamentais para o sucesso do nosso trabalho.

Sabemos que ainda há muito a fazer, mas as obras estão em ritmo acelerado e até abril de 2016 uma renovação completa trará mais conforto e segurança aos passageiros. A modernização estará refletida na construção de um pier anexo ao terminal 2, com 26 novas pontes de embarque, novos elevadores e esteiras, renovação completa do sistema de ar-condicionado e energia, além de melhorias no pátio de aeronaves e estacionamentos. Para essa primeira fase, estão concentrados R\$ 2 bilhões de investimento e, até o fim da concessão, investiremos R\$ 5 bilhões, reforçando nosso compromisso em resgatar o sentimento de orgulho pelo aeroporto que é, inegavelmente, um marco do Rio de Janeiro e uma das principais portas de entrada do Brasil.

DEPOIS DE DÉCADAS SEM MELHORIAS E MODERNIZAÇÕES, O BRASILEIRO E O TURISTA QUE POUSAREM EM TERRITÓRIO NACIONAL ENCONTRARÃO AEROPORTOS MELHORES E COMPATÍVEIS COM O PADRÃO DE QUALIDADE INTERNACIONAL.



Foto: João Leal

LUIZ ROCHA
Presidente do RIOgaleão

MAIS E MELHORES RODOVIAS

José Alberto Pereira Ribeiro

Foto: Divulgação



Apenas 12% das rodovias brasileiras são pavimentadas, o percentual mais baixo do mundo

Foto: Alexandre Fortes



JOSÉ ALBERTO PEREIRA RIBEIRO

Engenheiro civil e presidente da Aneor – Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias

Especialistas da área econômica corroboram o pleito do segmento de infraestrutura de transportes por mais investimentos nas rodovias federais, mesmo em tempos de ajuste fiscal. Independente da forma, o apelo tem endereço certo e chega com o peso do momento emblemático, no qual o país sofre com a crise econômica, mas precisa voltar a crescer urgentemente.

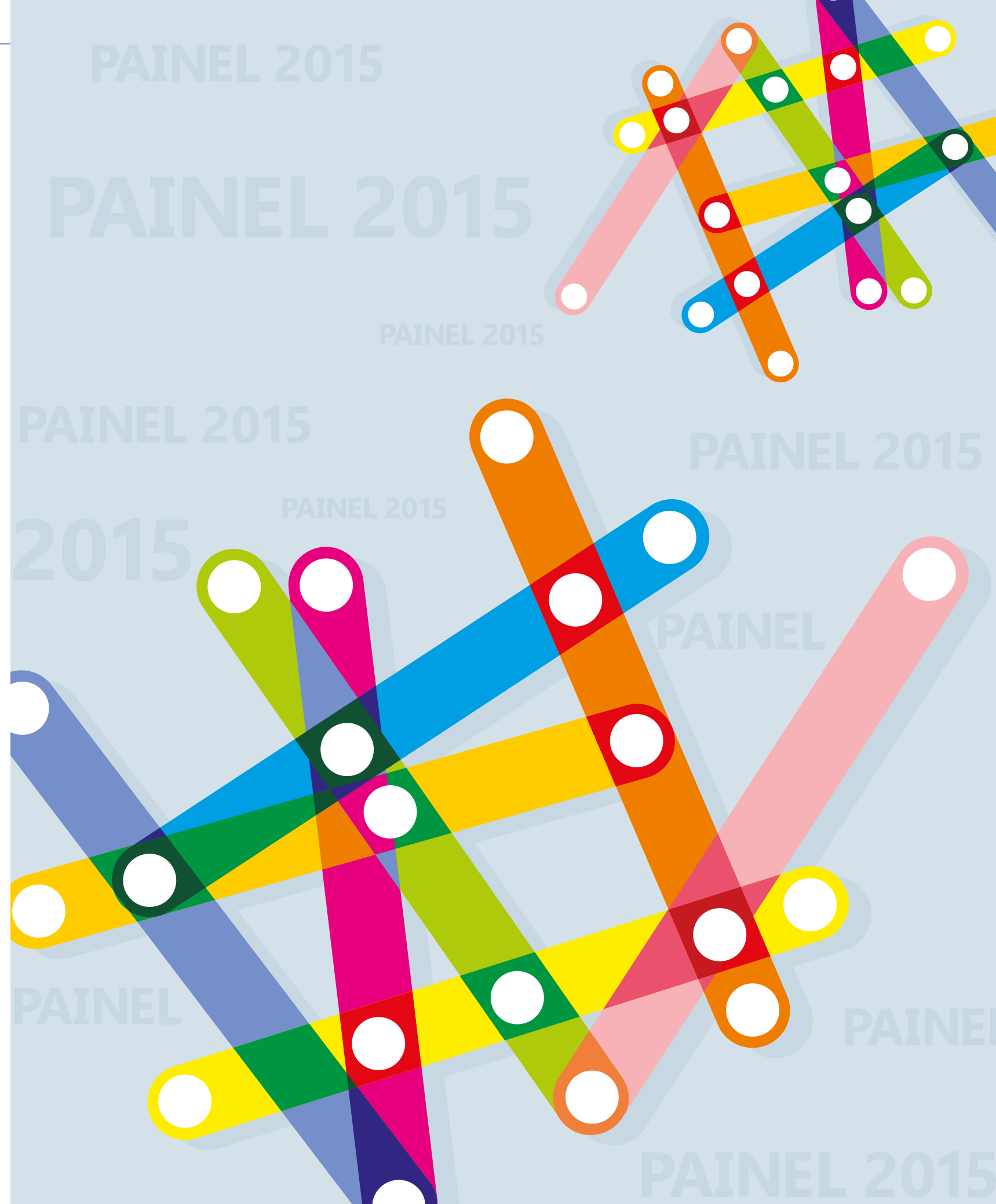
Não é mais tolerável que o setor continue a conviver com incertezas que comprometem a execução e o prazo de entrega de obras sob a gestão do Estado. Muitos desses temores têm origem nos processos de contratações equivocados, carentes de ajustes, como ocorre com o Regime Diferenciado de Contratações (RDC). O modelo peca, essencialmente, por não separar obras de grande complexidade daquelas de menor porte.

Atualmente, o Brasil detém o percentual mais baixo do mundo em pavimentação de rodovias (12%), levando-se em conta a extensão de 1,7 milhão de quilômetros de estradas, com apenas 215 mil pavimentados. Lamentável, menosprezar uma malha rodoviária por onde o país transporta quase 70% da safra agrícola.

Segundo a Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), o custo logístico interno equivale a aproximadamente, 11,5% do PIB nacional, algo em torno de US\$ 500 bilhões. O gasto representa o dobro do registrado nos Estados Unidos, o triplo da Europa e quatro vezes mais que o da China. Sem mencionar a burocracia, outro fator que pesa nessa logística.

É hora de seguir em frente, de saldar as dívidas com as empresas, para tocar as obras que estão em andamento. E na sequência, voltar a avaliar o direcionamento do recurso vinculado para o segmento rodoviário, a Cide-Combustíveis (contribuição de intervenção no domínio econômico). Sem Cide, destinada à finalidade constitucional, o país perde uma arrecadação de R\$ 12 bilhões ao ano.

A despeito da onda de apreensões e do desânimo que rondam o cenário econômico mundial e nacional, as empresas associadas à ANEOR mantêm o compromisso de honrar seus contratos e concluir os trabalhos. Entretanto, cabe ao poder público tomar a firme decisão de voltar a apostar numa área capaz de recolocar o país no ranking da competitividade.



PAINEL 2015

PAINEL 2015

2015

PAINEL 2015

PAINEL



REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



PARTICIPAÇÃO ESPECIAL



Ministério dos
Transportes

APOIO

