

ASPEN

**Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional**

O ALTO CUSTO LOGÍSTICO DO RIO GRANDE DO SUL PROPOSIÇÕES PARA O AVANÇO DA COMPETITIVIDADE

**Aurélio Lamare Soares Murta
Jussara Aparecida Ribeiro**

**CAXIAS DO SUL - RS
Agosto de 2021**

Dados

M972r Murta, Aurélio Lamare Soares

O alto custo logístico do rio grande do sul – proposições para o avanço da competitividade / Aurélio Lamare Soares Murta e Jussara Aparecida Ribeiro – Belo Horizonte: Instituto Besc de Humanidades e Economia, 2021.

27p.: il. ; 21x29,7cm

ISBN 978-65-00-29538-2

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

PATROCÍNIO



APOIO



ABERTURA DA 34ª ASPEN ASSEMBLEIA PERMANENTE PELA EFICIÊNCIA NACIONAL

Na abertura do seminário, a coordenadora geral do evento e presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia, Jussara Ribeiro, agradeceu a todos os conselheiros, patrocinadores e demais participantes. Ressaltou a importância do evento, que traz a discussão de diversos temas relacionados à competitividade e infraestrutura do Rio Grande do Sul. Destacou a importância do polo metal mecânico da cidade de Caxias do Sul-RS para o Brasil e para o mundo. Muitas empresas de importância estratégica para o país estão instaladas nessa região que sofre sérios problemas de infraestrutura para a chegada dos insumos e para a saída dos bens produzidos.

Isto compromete sobremaneira a competitividade da região e do estado, o que pode acabar resultando num processo de desindustrialização da região.

Afirmou que é imprescindível que o governo olhe com atenção para essa região, de modo que sejam corrigidos os problemas de ordem estrutural para que a indústria local se torne cada vez mais competitiva e gere receitas e empregos de qualidade para o estado do Rio grande do Sul.

Prof. Dr. Aurélio Lamare Soares Murta



SUMÁRIO

ABERTURA DA 34ª ASPEN – ASSEMBLEIA PERMANENTE PELA EFICIÊNCIA NACIONAL	4
1. APRESENTAÇÃO	6
2. VISITAS TÉCNICAS	7
2.1 Randon uma marca brasileira de presença global	7
2.2 Marcopolo	8
2.3 Agrale - Visita à fábrica para conhecer Caminhão Elétrico FNM	8
2.4 Universidade de Caxias do Sul (USC)	9
2.5 O Instituto Besc	9
3. PALESTRAS DA 34ª ASPEN	11
3.1 PAULO MENZEL	11
3.2 RONEI GLANZMANN	12
3.3 MARCELLO DA COSTA VIEIRA	14
3.4 LUIS CARLOS HEINZE	15
3.5 PAULO CALEFFI	17
3.6 GUSTAVO ENE	18
3.7 TITO SILVA	19
3.8 AUGUSTO NARDES	20
4. CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO	23
4.1 ALEXANDRE GAZZI	23
4.2 RUBEN BISI	23
4.3 JUSSARA RIBEIRO	24
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	26

▶ 1. APRESENTAÇÃO

Entre os dias 19 e 20 de agosto, conselheiros do Instituto Besc de vários estados do Brasil, liderados por sua presidente, Jussara Ribeiro estiveram no Rio Grande Sul e participaram de várias reuniões e visitas técnicas para conhecer os empreendimentos do estado, e buscar soluções para aumentar a competitividade da região por meio da redução do custo logístico.

Além da presidente, participaram da comitiva os conselheiros Ruben Bisi, Alexandre Gazzzi, Júlio Nishida, Renato Simenauer, Silvio Campos, Aurélio L. S. Murta, José Wellington, Roberto Dexheimer, Marcelo Perrupato e Paulo Menzel.

As reuniões e visitas técnicas aconteceram na quinta-feira (19), e na sexta-feira (20) foi realizada a 34ª edição da ASPEN (Assembleia Permanente pela Eficiência Nacional), evento realizado mensalmente pelo Instituto Besc para contribuir com a sociedade no enfrentamento da pandemia para o desenvolvimento econômico do Brasil.

A Edição gaúcha da ASPEN teve como tema o alto custo logístico do Rio Grande do Sul, e gerou conteúdo de altíssimo nível que você pode assistir aqui. O evento teve como palestrantes Augusto Nardes, ministro de Tribunal de Contas da União; Gustavo Ene, secretário do Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia; Luis Carlos Heinze, senador pelo Rio Grande do Sul; Marcello da Costa Vieira, secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura; Paulo Caleffi, deputado federal pelo Rio Grande do Sul; Paulo Menzel, presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura – CAMARALOG; Ronei Glanzmann, secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura; Tito Silva, diretor do Departamento de Política e Planejamento Integrado do Ministério da Infraestrutura.

▶ 2. VISITAS TÉCNICAS

As visitas técnicas guiadas foram realizadas pelos conselheiros do Instituto Besc que puderam conhecer um pouco mais do polo meta mecânico de Caxias do Sul, bem como suas empresas e processos de fabricação.

A seguir o detalhamento das visitas a cada empresa ou instituição:

▶ 2.1 Randon uma marca brasileira de presença global

A comitiva do Instituto Besc foi recebida em almoço pelo CEO e presidente da Randon, Daniel Randon, depois de ter conhecido a carreta com tração elétrica e o parque produtivo da empresa. A empresa, que tem 72 anos de história, foi fundada pelos irmãos Hercílio e Raul Randon, a partir de uma oficina mecânica para reforma de motores de caminhões e tornou-se essa potência industrial brasileira.

O Grupo Randon possui marcas fortes e é um conglomerado de nove companhias, todas líderes em seus segmentos de atuação, com sede na cidade de Caxias do Sul. Está presente em 120 países, com 13 mil funcionários, 7 centros de distribuição, 6 joint ventures e 3 unidades técnicas industriais do setor de soluções para o transporte.

O grupo reúne fabricantes de autopeças, implementos rodoviários e veículos, além de um banco cativo para financiamento de fornecedores e clientes.

O grupo é dividido em três segmentos: montadoras (implementos, vagões ferroviários e veículos especiais), autopeças (fabricantes de lonas, pastilhas, sistemas de freio, eixo, suspensão, conjunto de articulação e acoplamento), serviços financeiros e digitais (banco, administração de consórcios e suporte às vendas). A transformação cultural veio para estimular os investimentos e a inovação e tecnologia com a Random Venture, aRTS Industry, a CTR Innovation Lab e a Aceleradora Conexo.

A empresa desenvolve soluções para o transporte apoiados na valorização das pessoas com princípios de geração de lucro com sustentabilidade.

Com investimentos maciços em tecnologia e inovação, a Randon se preocupa com a geração de empregos com qualificação profissional, dentro de uma perspectiva de mudanças completas no cenário de trabalho global, com tecnologia de ponta na produção baseado na indústria 4.0, sem abandonar os recursos da indústria 2.0.

▶ 2.2 Marcopolo

A comitiva do Instituto Besc foi à fábrica da Marcopolo para conhecer o Ônibus Elétrico, o veículo leve sobre trilhos (VLT) e o novo ônibus rodoviário geração 8. Na ocasião, puderam conhecer além dos produtos, o sistema produtivo da empresa e seus equipamentos.

Por serem produtos específicos, sua produção segue o método produtivo Just in Time, ou seja, a fabricação ocorre apenas sob encomenda, sem a necessidade de estocagem de produtos acabados.

A Marcopolo S.A. é uma empresa multinacional brasileira fabricante de carrocerias de ônibus, também sediada em Caxias do Sul, com produtos comercializados e personalizados em 120 países dos cinco continentes. Possui 10 fábricas espalhadas em todo mundo. As empresas que compõem o grupo são: Marcopolo, Volare, Neobus, Fundação Marcopolo, Moneo e Marcopolo Rail.

Responsável por quase metade da produção nacional, é a maior encarregadora da América Latina e terceira maior do planeta, com produção diária média de 115 unidades por dia. Com soluções em biossegurança urbana para espaços e transportes.

Além da América do Sul conta com fábricas nos continentes americano, africano e asiático. Criada inicialmente com o nome de Nicola e Cia (1949) pelos irmãos Dorval, Nelson, João e Doracy a partir de uma oficina de chapeação e pintura de cabines, veio a se tornar Marcopolo em 1971 graças ao sucesso do primeiro ônibus monobloco montado sobre a plataforma Mercedes Benz, que recebeu o nome do grande viajante e navegador veneziano. Uma grande empresa brasileira pelas estradas do mundo.

▶ 2.3 Agrale - Visita à fábrica para conhecer Caminhão Elétrico FNM

Na visita à Empresa Agrale, a presidente do Instituto Besc, Jussara Ribeiro e demais conselheiros conheceram o processo de produção e montagem de alguns dos veículos da marca.

Fundada como Agrisa - Indústria Gaúcha de Implementos Agrícolas S.A., no município de Sapucaia do Sul - RS em 1962, inicialmente montava pequenos tratores e cultivadores mecânicos, sob licença da marca alemã Bungartz. Devido à troca de controle acionário, em 1965 sua produção foi transferida para Caxias do Sul, alterando o nome para Agrale Tratores e Motores S.A.

Atualmente conta com quatro plantas fabris no Brasil, sendo três em Caxias do Sul, onde monta caminhões leves e pesados, tratores, micro-ônibus e chassis, e outra em São Mateus, no Espírito Santo, responsável pela montagem de caminhões médios.

Na Argentina mantém uma unidade na cidade de Mercedes, onde produz chassis para ônibus, caminhões e tratores, além de uma divisão administrativa em Buenos Aires.

▶ 2.4 Universidade de Caxias do Sul (USC)

A comitiva esteve também na Universidade de Caxias do Sul, onde teve a oportunidade de conhecer três programas de grande importância para o desenvolvimento científico e tecnológico do estado e do país.

O primeiro deles é o UCSGRAPHENE, primeira e maior planta de produção de grafeno em escala industrial da América Latina instalada por uma universidade. Está em operação desde março de 2020 e reúne o conhecimento adquirido em 15 anos de pesquisas em nano materiais, o que permite gerar grafeno de alta qualidade para a prestação de serviços tecnológicos inovadores. A origem e a inserção no universo acadêmico são diferenciais do UCSGRAPHENE, assegurados por uma equipe multidisciplinar do Parque de Ciência, Tecnologia e Inovação - TecnoUCS e também por acordos de cooperação com universidades nacionais e internacionais para a realização de pesquisas, projetos, serviços tecnológicos e capacitação técnico-científica.

O segundo programa é o MobiCaxias, formado por diversos setores da sociedade que discute e propõe soluções para uma Caxias 2040. O movimento iniciou em 2014, na época com a participação de trinta e três organizações, tendo como objetivo identificar e elencar um conjunto de ações que poderiam ampliar o desenvolvimento econômico-social de Caxias do Sul.

E o terceiro programa é o TecnoUCS (Parque de Ciência, Tecnologia e Inovação), que tem como objetivo fundamental promover a conexão entre os atores do desenvolvimento, levando para o mundo empresarial, poder público e sociedade, o conhecimento produzido na Universidade, em forma de Projetos de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), transferência de tecnologia, prestação de serviços tecnológicos e desenvolvimento de negócios inovadores de base tecnológica. O TecnoUCS opera com desenvolvimento e gestão de conhecimento, fazendo a conexão entre o "mundo da ciência e tecnologia" e o "mundo empresarial". Não tem, portanto, finalidade de produção de bens, mas de contribuir com a transformação das empresas em prol da inovação e, consequentemente, do aumento da competitividade.

▶ 2.5 O Instituto Besc

O Instituto tem como propósito promover o estudo e o conhecimento de todos os núcleos do saber por meio de seminários, conferências, estudos e pesquisas que possibilitem o debate de ideias, a troca de experiências e a realização de ações para o desenvolvimento

▶ 3. PALESTRAS DA 34ª ASPEN

A 34ª ASPEN ocorreu de forma híbrida, com presença de alguns participantes no auditório da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul e, também, foi transmitido on line pela internet pela página eletrônica do Instituto Besc no YouTube.

O evento contou com a presença de oito profissionais de elevado nível de conhecimento sobre os temas discutidos, no qual cada um pode realizar a sua palestra em tempo pré-determinado.

O evento teve como mediador o Sr. Marcelo Perrupato, consultor sênior da Magna Participações Societárias, que estabeleceu as regras para o desenvolvimento das palestras.

A seguir, tem-se um resumo dos principais pontos abordados pelos palestrantes durante o evento.

▶ 3.1 PAULO MENZEL

Presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura - CAMARALOG

Venho a este evento representando a Associação Comercial de Porto Alegre e gostaria de parabenizar esta casa pelos 120 anos de muitas lutas e glórias em prol da Indústria e Comércio de Caxias do Sul.

O Rio Grande do Sul tem sofrido muito com os altos custos logísticos, que representam 21,5% do PIB do Estado. Para nós é muito complicado trabalhar com custos desta monta e ainda nos manter competitivos no mercado nacional e internacional.

A Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul foi inaugurada em 1901 com as bandeiras de infraestrutura e logística, entretanto, passados mais de um século as bandeiras continuam sendo as mesmas, uma vez que a infraestrutura e a logística do estado pouco evoluiu neste período ou, talvez, a evolução não tenha sido suficiente para acompanhar o desenvolvimento industrial e comercial do estado.

Atualmente a nossa logística cresce 0,3% ao ano, o que é insuficiente para alcançar os patamares desejados de competitividade e crescimento do Estado do Rio Grande do Sul.

Pensando-se de forma mais ampla, o Brasil está atrasado cerca de 57 anos em relação à logística que seria ideal para o nosso país.

Conseguimos algumas evoluções em infraestrutura no país, como é o caso dos aeroportos, apesar dos diversos problemas enfrentados. O nosso Aeroporto Salgado Filho gera prejuízo para o estado ano a ano, apesar de ter disponibilidade de carga aérea.

O que se observa frequentemente é que quase toda a carga produzida no Rio Grande do Sul vai em direção a São Paulo por caminhões, que ainda dominam a maior parte da matriz de transporte gaúcha, acompanhando a tendência nacional.

Outro problema estrutural é a falta de ferrovias para servir a Serra Gaúcha, uma vez que são necessários investimentos urgentes para aumentar a competitividade desta região e do nosso Estado como um todo. Precisamos trabalhar para viabilizar a nova malha Sul, em detrimento ao modelo antigo.

Apesar da utilização maciça do sistema rodoviário, temos casos em que caminhões bitrem não conseguem percorrer determinados trechos da BR-116. É necessário que estes caminhões desengatem os semirreboques e os levem em duas viagens distintas, percorrendo cerca de 200 km em cada trecho. Este problema causa sérios prejuízos de ordem econômica e desperdício de tempo em cada viagem neste trecho.

Algumas rodovias do estado já não comportam as dimensões dos novos veículos rodoviários, como é o caso dos novos ônibus Double Deck que frequentemente abalroam as encostas de pedra às margens das rodovias, comprometendo a segurança dos passageiros e demais usuários da Via.

Precisamos repensar o nosso modelo logístico, de modo que se possa fazer o uso da multimodalidade para o transporte de cargas produzidas no estado. As estatísticas provam que estamos com um modelo equivocado ou distante dos utilizados no mundo.

É preciso que o Rio Grande do Sul se levante e trabalhe em prol da solução deste problema que afeta toda a sociedade, a indústria, o comércio e os serviços do estado. A fabricação dos produtos nas nossas indústrias é extremamente eficiente e moderna, no entanto, do portão da fábrica para fora nossa logística é um problema que precisa ser resolvido.

Precisamos de soluções imediatas que façam o Estado do Rio Grande do Sul voltar a ser competitivo no cenário nacional.

▶ **3.2 RONEI GLANZMANN**

Secretário Nacional de Aviação Civil - Minfra

O desenvolvimento de uma sociedade passa pelos seus membros, independentemente de ser ou pertencer a órgãos públicos ou privados, todos estão envolvidos.

O Ministério da Infraestrutura, primeiramente, tenta não atrapalhar o desenvolvimento ou tenta ajudar quando possível e quando couber.

O Estado do Rio Grande do Sul tem sido bastante privilegiado, pois temos vários projetos em andamento aqui. Há algum tempo dizia-se que o Aeroporto Salgado Filho estaria condenado, pois ambas as cabeceiras estavam tomadas por ocupações de comunidades de forma irregular e seria difícil a expansão da sua pista para receber aeronaves de grande porte. Cogitou-se até a possibilidade de se fazer outro aeroporto em outra localização. No entanto, o ministério apostou na expansão e concessão desse equipamento.

Foi realizado um leilão bastante atrativo. O aeroporto recebeu investimentos pesados e foi criado um grande terminal de passageiros. Recentemente foi entregue um novo terminal de carga com investimentos de 5 milhões de reais não obrigatórios. A concessionária resolveu investir de forma não obrigatória porque vislumbrou a oportunidade de retorno do seu investimento, o que demonstra as grandes oportunidades presentes neste aeroporto. Deste modo, o aeroporto parou de perder cargas e passou a receber novas cargas que antes não eram movimentadas nesse terminal aeroportuário.

As recentes ampliações da pista estão proporcionando que a mesma chegue a 3.200 metros, o que irá propiciar o recebimento de grandes cargueiros.

Ainda falta a construção da área de segurança da pista para sua finalização, o que deverá ocorrer em breve.

As famílias que residiam em comunidades nas cabeceiras das pistas foram realocadas para construções dignas pertencentes ao programa Minha Casa Minha Vida.

Espera-se que até 2022 o aeroporto alcance sua plenitude operacional e deverá ser tomado como exemplo para os demais aeroportos do país.

A ampliação do aeroporto de Caxias do Sul não foi possível por questões técnicas e, portanto, deverá ser construído um novo aeroporto. Deverá haver um investimento de 200 milhões no Aeroporto de Vila Oliva, compatível com sua atividade industrial e comercial. Simultaneamente, o Aeroporto de Passo Fundo está recebendo 40 milhões de reais em investimentos, além de novos investimentos nos aeroportos de Uruguaiana, Pelotas e Bagé.

O aeroporto de Santa Maria, também, receberá investimentos e uma parceria com o Comando da Aeronáutica, o que deverá ampliar e melhorar a qualidade da sua operação.

Deste modo, pode-se observar que o Estado do Rio Grande do Sul estará integrado aos demais aeroportos do país. O estado tem um programa inteligente de incentivo à Aviação Civil por meio da redução do ICMS para o querosene de aviação.

Assim, constata-se que o Rio Grande do Sul sairá na frente na retomada dos investimentos e operações aeroportuárias no processo de pós pandemia.

▶ 3.3 MARCELLO DA COSTA VIEIRA

Secretário Nacional de Transportes Terrestres - Minfra

Não existe planejamento em infraestrutura se não for intermodal. Temos um desafio muito grande em manter os ativos ferroviários em condições de operação, uma vez que a manutenção é bastante complexa e onerosa, o que demanda investimentos e muito trabalho.

Nossa malha ferroviária não cresceu desde a década de 50. Na verdade houve até um decréscimo por causa da falta de investimentos e desativação de diversas linhas ferroviárias.

No momento estamos conseguindo captar investidores para concessão de infraestrutura, por meio de novos modelos mais eficientes que traduzem e captam conhecimentos de fora do país. Como resultado, temos como objetivo a movimentação da economia por meio da ampliação da sua malha ferroviária. A aposta nestes investimentos tem ocasionado retornos bem superiores aos esperados.

É fato que, provavelmente, seremos por muitos anos um país rodoviário, no entanto, é necessário um reequilíbrio da matriz de transportes com investimentos nos demais modais que estão subutilizados.

Entretanto, reequilibrar a matriz é complicado se analisarmos o orçamento que está disponível com esta nova realidade econômica do país.

É preciso ter consciência de que o orçamento vem sendo reduzido ao longo dos anos e, além disso, o ministério assumiu outros setores e se transformou no ministério da infraestrutura, o que demanda maiores compromissos e maior necessidade de capital para investimentos.

O ministério tomou como prioridade a retomada das obras que estavam paradas por diversos motivos ao longo dos anos. Isso permitiu recuperar o investimento que já havia sido feito e converter o bem público em benefício direto para a sociedade.

Segundo cálculos realizados pelo Ministério, precisaremos investir algo em torno de 25 a 30 milhões de reais nos próximos anos para transformar para melhor a infraestrutura do nosso país. Os investimentos precisam ser bem pensados e estruturados, de modo que o problema não seja apenas transferido para outros modais. Isto precisa ser feito com muita responsabilidade e profissionalismo.

Atualmente, nossas ferrovias não estão competitivas com outros modais, pois nossa velocidade operacional média é de 21 km/h, o que precisa ser melhorado de forma emergencial.

Para o Estado do Rio Grande do Sul temos a renovação da Malha Ferroviária Sul, que deverá trazer grandes benefícios para a logística do Estado.

A mudança do modelo de concessão ferroviária com a PLS 261 deverá atrair investimentos em ferrovias shortlines, que são bastante interessantes para a utilização em distâncias mais curtas e pequenos volumes de carga, sem a necessidade de tantas obrigações contratuais como no modelo de concessão atual.

▶ 3.4 LUIS CARLOS HEINZE

Senador pelo Rio Grande do Sul

É verídica as necessidades e prioridades na logística Gaúcha, ainda sim, o Estado do Rio Grande do Sul tem sido beneficiado com a realização de projetos. As inovações no setor de logística têm sido constantes. No Porto do Rio Grande do Sul a ideia foi abraçada pelo Governo Federal, o porto que conta com 70 hectares, e mais de 700 hectares que chega até a estrada do Mar, ligando a BR 101. Porto este que é parte da iniciativa de reaver antigos projetos, já estava projetado desde Marechal Deodoro da Fonseca, atualmente já conta com parceiros, e já está com autorização e processo aberto no Ibama. Projeto totalmente privado e com valor de R\$ 5 Bilhões de reais em investimentos.

Não podemos deixar de enfatizar a necessidade de Portos no Rio Grande do Sul, em comparação com Santa Catarina, que possui uma economia menor em comparação ao Rio Grande do Sul, no entanto possui 6 (seis) portos, tendo mais 2 (dois) em andamentos, frutos da iniciativa pública e privada. A eficiência dos portos é o fator predominante, a iniciativa agora é a busca por investidores. Atualmente já estamos em andamento com Braskem, que já assinou como interessada e com termo de confidencialidade e a Petrobrás também está em processo de assinatura do termo de confidencialidade.

Os cidadãos gaúchos dizem que de 100 a 120 dias por ano não chegam combustíveis no Rio Grande do Sul, em função das monoboias, um cenário ruim para Petrobras e Braskem, que estão com total interesse em fechar esta parceria.

Outro problema estrutural é a falta de rodovias no Estado Gaúcho, a necessidade de incentivos e soluções para isso se tornou cada vez mais crescente. Em uma reunião na Serra Gaúcha com os prefeitos e principais lideranças no ministério do transporte, foram desenhadas saídas para o Rio Grande do Sul, como o andamento da BR 285, que começa em São Borja, e está parada em São José dos Ausentes, faltando 8 km para finalizar a ligação, faltando uma ponte e 8 km de estrada. Sendo essa estrada já contratada, solicitada e a empresa já está atuante no trecho.

A zona do calçado já tem uma estrada que já vai a Santo Antônio, que saiu de Novo Hamburgo, então a região metropolitana tem acesso direto ao porto, e a serra gaúcha tem acesso ao porto, então está sendo trabalhadas estradas em relação ao porto.

Neste processo de inovação na Infraestrutura, foram feitas andanças e o descobrimento que é cobrada uma estrada muito importante para a Serra Gaúcha de ligação com Porto Alegre, que tem em torno de 25,26 Km. Já há um investimento e querência do Banco Brasil, porém ainda há uma falta de recursos monetários, que já estão sendo buscados.

Essas investigações aconteceram porque há uma cobrança da população pela complementação da 448 de Esteio a Portão, que se faz muito necessária. Porém, esta obra custa de 900 milhões a 1 bilhão de reais e não há recursos para tal. Em razão disso, está sendo construída esta estrada de 50 milhões de reais. Outros trechos estão sendo concluídos, como a 116, ponte do Rio Guaíba, contorno de Pelotas, contornos de Santa Maria, Ijuí e Passo Fundo.

Espera-se o impacto na economia com a construção ligando o porto de São Xavier com San Javier, na Argentina, ponte que liga todo movimento Mercosul, com investimento total do setor brasileiro, sendo cerca de 100 milhões de reais.

Outro exemplo é a ponte do Rio Ibicuí, na fronteira que liga todo movimento Mercosul (Brasil e Argentina) passam por essa ponte pra chegar em Uruguia. Trata-se de uma ponte férrea de cerca de 120/130 milhões, construída pelos ingleses e transformada em rodovia, de apenas uma mão, operando com sinaleiro, por essa ponte passa 40 por cento do movimento Brasil e Argentina.

O caso emblemático da ampliação é o aeroporto de Caxias, cujo projeto já detém uma empresa contratada, projeto já em andamento e licenciado pelo Estado no valor de 200 milhões de reais. Contudo, há um empecilho de uma estrada de 40 km, há recursos em Caxias para tal, entretanto Gramado não apresenta recursos, em razão disso está sendo discutido parcerias entre a empresa que irá assumir o aeroporto para a construção da estrada e de um terminal de cargas.

Nas Hidrovias há também iniciativas importantes, como na Lagoa dos Patos com o resgate de uma obra do Governo de Jânio Quadros, para fazer a ligação entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos, entre Pelotas e Jaguarão. A empresa TDA já está doando o projeto para o Governo Federal e deve sair uma licitação para tal. Essa será a primeira rodovia pública e privada da América Latina, ligando o norte-nordeste do Uruguai com o Sul do Rio Grande do Sul.

As novas iniciativas no setor logística do Rio Grande do Sul são soluções aos gastos de logística no estado, que é um dos maiores do Brasil, logo é preciso de políticas de investimentos.

▶ 3.5 PAULO CALEFFI

Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul

Venho aqui não para fazer um discurso, mas um apelo ao povo Gaúcho, é preciso parar de errar. É visível a alternância de qualidade e atuação governamental no Rio Grande do Sul, não há continuidade governamental, pois não há vontade de fazer constância e sim criação, isso tem destruído o Rio Grande do Sul.

O fator visível é a problemática na escolha de lideranças para o Estado, é impossível ter evolução a partir da destruição do passado, ou seja, a prosperidade é impossível com grandes taxas de alternância. É preciso uma mudança de perspectiva Gaúcha, é preciso revisar e modificar o conceito de eleição, a alternância é o fator de destruição e descaso do Estado, não permite que as obras sejam concluídas e que soluções sejam aplicadas.

Aprendi que durante o período que visto o fardamento, posso e devo falar abertamente daquilo que um deputado deve falar para o povo. Existem soluções mirabolantes e eleitoreiras, feitas pelo atual governo, como o caso da criação de 8 praças de pedágios do Rio Grande do Sul.

O acontecido com o porto de Rio Grande do Sul, o pedágio mais caro do país, algo que não advém do governo atual, mas que apresenta consequências no mesmo, como a concessão a uma empresa processada pela Fetranspor, que já arrecadou mais de um bilhão e setecentos milhões de reais, e que agora foi vendida aos alemães com objetivo de renovar essa concessão, que não será permitida. Isso reflete o pensamento e necessidade das consequências das decisões tomadas atualmente, é preciso parar de errar, ter consciência de voto, é preciso ter consciência da ação que muda um país, um Estado.

O papel logístico no Rio Grande do Sul é fundamental para o Brasil, estamos em uma posição estratégica no Sul do país, levamos tudo para o Brasil, com valor mais elevado. Além disso, temos 1/3 (um terço) dos combustíveis, estamos na ponta do Mercosul, o custo logístico é melhor, aumentando a curva de diferença entre o centro. Todavia, os veículos de carga que trafegam pelo Estado não abastecem, pelo alto custo.

Precisamos de soluções, como a substituição da areia que se consome atualmente no Rio Grande do Sul, pois no Uruguai tem materiais similares a areia, que podem mudar a história do Rio Grande, além de diminuir o custo.



3.6 GUSTAVO ENE

Secretário do Desenvolvimento da Infraestrutura – Ministério da Economia

As comunicações, em seus conceitos, trazem a ideia de que o empresário não é bom. Entretanto 54% dos empregos no Brasil são gerados por micros e pequenos negócios. São eles, também, os que mais sofrem com problemas de infraestrutura.

Custa para o empresário brasileiro 1,1 trilhão de reais a mais para se fazer negócios, do que as médias dos países da OCDE, e isso corresponde a 22% do PIB daquele ano, o que quer dizer que cada nota fiscal tirada do Brasil já vem com um imposto subentendido.

A inovação no monitoramento do setor produtivo vem através de um canal de CRM, que funciona na relação de atendimento com a sociedade, e lá recebem mais de 670 entidades empresariais, contribuindo para: como poderíamos ter medidas que superem os efeitos negativos da pandemia. E lá chegamos ao atendimento de 50%, sendo 24% por cento atendidas completamente e 26% atendidas parcialmente.

Assim, esta inovação ataca a redução do custo Brasil, saindo agora dos efeitos mais agudos da pandemia e indo para a redução de custo.

Temos como objetivo melhorar 30% da produtividade das micro e pequenas empresas (98% dos CNPJ do Brasil), trazendo um programa chamado “Brasil Mais”, para melhorar os custos das empresas, as competências gerenciais, desenvolver os processos de digitalização, e para aquelas mais amadurecidos no processo digitais, trabalhar com inteligência artificial.

Temos um desafio, que é alcançar a posição de número 50 no Top Doing Business, sendo que atualmente estamos em 64º lugar.

Além disso, sobre os choques de investimentos privados, têm sido realizados centenas de reuniões, semanais, quinzenais e mensais, a fim de se analisar e apresentar novos resultados para a nação.

Outro agravante é a verba de investimento anual do ministério da infraestrutura. O ministério da infraestrutura tem 7 bilhões de reais anualmente, para fazer investimento em todo Brasil, que é insuficiente. Em um cenário melhor seria possível implementar em maiores quantidades e ainda nos pós pandemia.

A meta é o choque de investimentos privados, uma vez que foram feitos estudos e há diversos parceiros, consultorias nacionais, e com isso, chegamos a estimativa de 107 bilhões de investimento privado por ano, para chegar a um bom cenário até 2040.

Para as questões de maturidade digital e qualidade profissional, é preciso avançarmos na qualidade das qualificações, para ter profissionais qualificados no longo prazo.

O Marco Legal de Startups é exatamente um modelo para facilitar a vida do investidor, para que o número de startups cresça, para que elas cresçam e se tornem competitivas.

O custo Brasil foi dividido em 12 dimensões, pois trabalhamos na CPEC com gestão visual, fluxo de trabalho, metas e principalmente evidências. Não é trabalho intuitivo e sim com evidências, com a qualificação e transformação de dados.

Isto é, com o processo de monitoramento, ele cataloga todas as contribuições, temas, áreas e segmentos, mapeia e devolve à sociedade. Acreditamos que nós não temos competências para decisão, mas trabalhamos juntos com outros órgãos para dar andamento a este processo.

No diagnóstico da infraestrutura brasileira, o Brasil apresenta estoque de 41% do PIB, EUA 64%, Índia 68%. Nossas estimativas para Brasil que queremos é no mínimo 61%, o que não é pouco em razão do tamanho do Brasil.

Portanto, nossa missão é maximizar a infraestrutura com retorno socioeconômico e sustentabilidade dos investimentos em infraestrutura. Modernizar os nossos marcos para ter um ambiente favorável aos investimentos da geração de trabalho e renda. Sempre voltado ao planejamento, governança e sustentabilidade.

▶ 3.7 TITO SILVA

Diretor do Departamento de Política e Planejamento Integrado – Minfra

O planejamento integrado de transportes (PIT) foi estabelecido em 2020, com vistas ao planejamento em sustentabilidade, bem-estar social e competitividade, com foco em cargas e passageiros.

O planejamento roda em um horizonte do primeiro ciclo a cada 4 anos, com duração de 15 anos, sendo que o plano é aumentar este ciclo para 30 anos. Este ciclo é atrelado ao planejamento plurianual, para que possamos cada vez mais fortalecer este planejamento na perspectiva intermodal a médio e longo prazo, com objetivos, diretrizes e indicadores.

A visão do planejamento estratégico é a participação e integração com diretrizes, através de auditorias operacionais com o tribunal e o acompanhamento do desenvolvimento com o plano nacional de logística. Neste ponto, todos os elementos são aprovados por um comitê especializado e formado por Ministros, Secretários e Subsecretários. Outrossim, é a participação pública, a fim de dar transparência e participação à sociedade.

A sistemática do plano nacional de logística tem caráter estratégico e neste plano pretendemos entrar com a visão de Brasil intermodal no transporte de cargas e pessoas e a identificação por meio de indicadores de pontos de melhoria e oportunidades, de uma maneira estratégica em geral.

Os planos setoriais (terrestres, portuários, aeroviários, hidroviários) tem foco em análises e cálculos específicos, a fim de viabilizar a iniciativa privada ou pública. Assim, funcionam de forma conjunta, acompanhados para identificar as interseções entre os setores.

Com o resultado desses planos setoriais, na sequência foram formalizados mais 2 planos. O Plano geral de Parcerias (visa as propostas de parcerias e as interfaces de intermodalidade) e o Plano de Ações Públicas.

Ademais, estão sendo levantadas as necessidades gerais da nação, como a desburocratização, agenda de modernização e assuntos que o Ministério vem atuando, para assim levantar iniciativas estratégicas para sistematizar o plano.

As notas fiscais eletrônicas, que foi uma inovação do PNL de longo prazo, tornou possível se identificar em termos de volume, valor, origem e destino das cargas nacionais e internacionais. A partir disto, foi separado conforme o NCM, em 38 macros de produtos e agrupados em 6 grupos de cada (granéis minerais e agrícolas, cargas gerais, containerizadas, cargas não containerizadas e granéis líquidos), para que fosse possível se identificar a necessidade e particularidade de cada tipo de transporte.

Há um aumento expressivo em cabotagem e hidrovias, e o custo médio por tonelada quilômetro útil (TKU) chega a reduzir de 17,5% a 22%. As intervenções nas redes de transportes estão sendo feitas com a visão de resultados a longo prazo, nos cenários macroeconômicos, legislações e na tecnologia.

▶ 3.8 AUGUSTO NARDES

Ministro do Tribunal de Contas da União

É necessário ter uma governança na questão de infraestrutura da nação brasileira, para que possamos ter uma visão em relação ao futuro da nação, e que o plano nacional de logística possa ser acompanhado.

O acompanhamento das instituições, de secretarias faz parte da sistemática da governança. Atualmente, temos cerca de 6 a 7 secretarias especializadas em infraestrutura, com cerca de 150 a 180 engenheiros e arquitetos que cuidam da infraestrutura do Brasil. Temos acompanhado o planejamento estratégico e a parte tática nas ações do governo.

Recentemente, o ministro colocou uma delegada federal para coordenar os projetos de infraestrutura, para não ter fraudes, corrupções, que eram vistas antigamente nos ministérios. O direcionamento é um dos pilares da governança, ou seja, o ministro direciona o presidente. É necessário ter ferramentas da governança para o país fazer entregas de resultados.

Um exemplo disso é que atualmente 86 obras foram entregues e ainda há 14 mil obras paralisadas. O dinheiro público está sendo jogado fora e, é preciso ter governança, avaliando e monitorando os processos e decisões da nação.

Especialmente nas ferrovias, a malha Paulista inaugurou as concessões, onde fui relator, e ressalto a importância de futuramente ligar de norte a sul com ferrovias. O Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina precisam focar no aumento da competitividade, como melhorar a eficiência e eficácia dos estados do Sul, especialmente o Rio Grande do Sul.

A viabilização da malha sul para o norte do país, através da malha paulista, que possui o maior volume de movimentações agrícolas no país, nos dará a previsão de impacto nos próximos 40 anos. Assim, interfere a decisão de pedidos antecipados da ferrovia Vitória a Minas, entre outras, para retomar as ferrovias em nível nacional.

Desse modo, não se pode olhar cada obra como uma única obra, e sim, como parte integrante de um sistema, e essa melhoria da interconexão entre as rodovias, hidrovias e ferrovias, que vai dar condição da competitividade da nação brasileira em avançar.

Em seguida nós estamos implantando a governança como um todo nas estruturas do ministério e vamos começar a fazer reuniões bilaterais, para mostrar onde estão os erros de cada ministério, e já chamamos para discutir com as secretarias, para ver onde podemos avançar para fazer um trabalho preventivo, para acelerar o crescimento da economia nacional.

Hoje, temos cerca de cem bilhões de concessões e a previsão é chegar em duzentos bilhões, sendo que a única forma de chegar a isso é melhorando a nossa capacidade de desempenho para a economia crescer.

Outra problemática é a de ambientes, pois diversos investimentos que são dependentes dessa área enfrentam a demora na liberação das concessões.

Portanto, deliberamos junto ao tribunal uma série de procedimentos e mecanismos, com alto índice de eficiência, com a criação de planos de ação de riscos e oportunidades de melhorias. Além disso, foi deliberado acelerar o acordo de investimento, para que comecem a acelerar as desestatizações.

Por exemplo, como a malha Paulista, Estrada Ferrovia Vitória a Minas e a Estrada de Ferro do Carajás, a Ferrogrão e a Ferrovia Centro Atlântica. É preciso implantar a governança para ver a operacionalidade, cobrar a parte da legalidade, o sincronismo, o acompanhamento geral. Assim, o tribunal passa a ser não somente um fiscalizador da parte de conformidade... se cabe punir ou não, mas passa a fazer parte, também, a eficiência e eficácia.

Por conseguinte, essa é a inovação implementada no Tribunal de Contas da União e todas essas concessões que estamos avaliando, seja dos aeroportos, do Rio Grande e do Sul, Pelotas, Bagé além de outros, entre 22 aeroportos que foram liberados.

Atualmente, o tribunal tem colocado times técnicos no ministério da infraestrutura para recuperar a paralisação durante estes últimos 20 anos e através de auditorias nacionais operacionais preventivas para viabilizar a competitividade brasileira.

O grande desafio do Brasil é atingir resultados, pois sem resultados não há mudanças. O que estamos fazendo hoje é alcançar resultados nas áreas vitais para melhorar a eficiência e eficácia da nação brasileira.

▶ 4. CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO

▶ 4.1 ALEXANDRE GAZZI

Randon

Esse debate surgiu e está sempre presente na realidade brasileira, sobre o grande problema da logística ineficiente brasileira, se apresentando no Rio Grande do Sul ruim, e em Caxias do Sul no nordeste em sua pior situação.

O Rio Grande do Sul tem sofrido com a ineficiência no setor logístico, há 120 anos se falava do mesmo tema que estamos falando hoje, sobre a situação em Caxias do Sul. Caxias do Sul é uma região que apresentou crescimento, se tornou um polo importante, rico no Estado e no país, mesmo estando nas condições apresentadas. Nos deixa o questionamento, imaginemos se fosse melhor, como estaríamos.

Em suma, é preciso achar alternativas, pedimos ajuda. Pensem quando se tem um carro ou uma casa, que eu não apresento estruturas para trocar o mesmo, então eu o mantenho de pé, pois preciso e só tenho ele. Todos os investimentos feitos aqui foram bem qualificados, mas é preciso colocá-los na linha do tempo. Pois, o abandono com o cidadão e do município, as estradas em estado de abandono e a falta de manutenção, a comparação com o carro se põe diante de nós nesse momento, cuidarmos do que temos, enquanto ainda não temos outro.

Atualmente não há hidrovias, não há ferrovias, o uso constante das ferrovias foram ficando cada vez mais nulos, não existe mais. É como um passo para trás, retrocedemos, não fizemos o mínimo de manter. Desse modo, precisamos que tudo que foi falado aqui seja feito, que seja acelerado, não podemos mais esperar 120 anos.

Portanto, a iniciativa é que possamos em um curto espaço de tempo manter as condições para dar um passo à frente, para o futuro, para o que precisamos, o que necessitamos para crescer.

▶ **4.2 RUBEN BISI** *Marcopolo*

A região do Rio Grande do Sul é uma região de bens de capital e produtos, ela não apresenta nada de matérias primas, nós não temos fábricas de alumínio, uma usina, somos altamente dependentes das matérias que estão no centro do país.

Um problema que agrava esta situação foi o aumento de 130% após a greve dos caminhoneiros, pois foi feito um cálculo por São Paulo, logo os Estados extremos pagaram a maior conta. Consequentemente, ficou clara a razão, não apresentamos modais, logo, enquanto o frete estava com o valor mais baixo, o problema era esquecido e após o aumento da greve dos caminhoneiros, tal se agravou.

Um outro agravante é a guerra fiscal entre os Estados, os empreendimentos dos outros Estados não vêm para cá, em razão do custo logístico para as empresas, a partir da análise na instalação. Essa guerra fiscal fez com que muitos investimentos fossem para SC, para a região Sudeste, e se nós não fizemos um investimento pesado e rápido, continuaremos a ver empresas migrando para outros Estados.

Contudo, nós temos uma mão de obra extremamente qualificada na região, com uma alta produtividade, em comparação com os outros Estados e países. Bem como, temos uma excelente indústria, com empregos de qualidade. Todavia, sofremos com a logística. A logística do transporte de um mercado do sudeste para cá ou vice-versa, se tornou um trabalho árduo, trabalhoso e custoso. Logo, o custo de produção na região e no Estado ficou elevado.

Outrossim, o Mercosul entra nestes agravantes, não temos o Mercosul funcionando efetivamente, em seus melhores cenários o Rio Grande do Sul seria o Estado central do Mercosul, ao lado do Uruguai e Argentina, poderiam capitalizar a nossa posição geográfica.

Atualmente a logística é um custo elevado para a nossa indústria, somos atualmente o 3º Estado como maior consumidor de ferro e aço, por conseguinte não temos como transportar esse material com baixo custo, vindos em cerca de 95% via caminhão. Nós não temos nenhuma estrada duplicada para São Paulo ou Porto Alegre por exemplo, estamos isolados em questão de logística.

Sobretudo é necessário expressar a preocupação da necessidade da região e Estado em termos de modais funcionando, sejam em portos, aeroportos, ferrovias, hidrovias, etc. O esperado das autoridades e competências do setor, que apresentem soluções para o Rio Grande do Sul, um desenvolvimento em termos de qualidade a longo prazo.

▶ 4.3 JUSSARA RIBEIRO

Instituto Besc de Humanidades e Economia

A presidente do Instituto Besc enfatizou a importância deste fórum, que nesta edição trouxe em suma, temas relacionados ao Rio Grande do Sul em abrangência, e temas gerais de todo o Brasil.

Também, salientou que os problemas do Rio Grande do Sul, estão atrelados a sua grande capacidade de produção, o que necessita de um trabalho logístico árduo e eficaz.

Se faz importante dizer também, da sua história e essência do povo do Rio Grande do Sul, que tem em sua origem o espírito empreendedor, que vem de seus antepassados italianos, de luta e coletividade.

Destacou, também, no encerramento do evento, a grandiosidade do estado do Rio Grande do Sul e do seu povo "que carrega o empreendedorismo nas veias", e ainda recomendou que os brasileiros conheçam o estado e seus empreendimentos.

Por fim, agradeceu a todos os conselheiros, patrocinadores e demais participantes do fórum.

► 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado do Rio Grande do Sul tem sofrido pelo abandono da sua infraestrutura de transportes há muitos anos. Diversas são as tentativas de reconstruir e readaptar a infraestrutura à nova realidade de crescimento do Estado.

Desde a sua criação, a Câmara de Indústria, Comércio e Serviços tem pautado suas discussões no que se refere à infraestrutura para escoamento dos produtos do estado, bem como a chegada das matérias-primas para a produção. Há 100 anos esta Câmara reivindica essas melhorias, no entanto, o que se vê é o descaso e abandono por parte das autoridades públicas em relação a logística do Estado.

As consequências desse abandono impactam diretamente os custos logísticos para os produtos manufaturados na região, o que tende a aumentar os preços dos produtos finais ao consumidor que adquire esses produtos nas diversas regiões do país e do mundo. Tais consequências reduzem a competitividade do estado e da região, abrindo espaço para outros mercados produtivos cuja logística é mais eficiente.

Outra consequência visível é que diversas empresas da região têm aberto filiais em outros estados que dispõem de infraestrutura logística mais adequada e eficiente para o escoamento dos produtos. Isso demonstra uma evasão de investimentos que poderiam ser feitos no Estado do Rio Grande do Sul.

Atualmente, as rodovias não comportam os grandes semirreboques que são produzidos no polo metalmeccânico de Caxias do Sul, o que dificulta a entrega dos produtos ao consumidor. Do mesmo modo, o setor de turismo também se vê prejudicado, pelo fato dos ônibus de grande porte não conseguirem trafegar com segurança e eficiência pelas rodovias de pista simples e em mau estado de conservação.

No setor ferroviário do Estado amarga anos de abandono e deterioração, o que prejudica as empresas que poderiam utilizar este eficiente sistema de transporte para o deslocamento de suas mercadorias. Já o setor portuário precisa passar por pesados investimentos, de modo que possa alcançar os níveis de competitividade verificados em outros estados da região sul, como Santa Catarina.

O setor aeroviário também necessita de investimentos para a melhoria, ampliação, ou construção de novos aeroportos em cidades de importância econômica do Estado.

Entretanto, é necessário salientar, que todos estes investimentos precisam trabalhar de forma sincronizada, de modo que seja possível se utilizar a multimodalidade de forma integrada.

O Estado do Rio Grande do Sul sempre foi exemplar no quesito produtividade industrial e agropecuária, no entanto, sua logística sempre deixou a desejar por causa da baixa eficiência e carência de infraestrutura.

Deste modo, pode-se observar que são necessários investimentos maciços em infraestrutura e melhoria das condições logísticas, de modo que o Estado do Rio Grande do Sul volte a ser competitivo perante os demais estados da nação.



Apresentação - Marcello da Costa Vieira

ASPEN
ASSEMBLEIA PERMANENTE PELA
EFICIÊNCIA NACIONAL

Marcello da Costa Vieira
Secretário Nacional de Transportes Terrestres - SNTT

Brasília, 20 de Agosto de 2021





ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional



INFRAESTRUTURA

MINFRA

63.500 km de Rodovias Federais Pavimentadas

30.600 km de Ferrovias Federais

21.000 km de vias economicamente navegáveis

7.367 km de Costa Marítima

37 Portos Organizados e **131** Terminais de Uso Privativos

112 Aeródromos Públicos e **1806** Privados

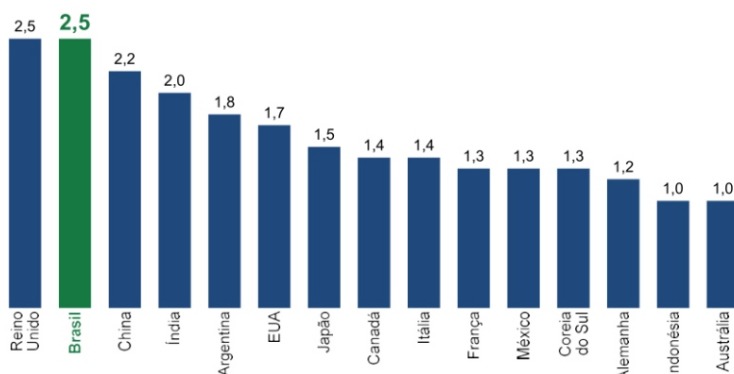


Investimento em infraestrutura tem efeito multiplicador na atividade econômica e em empregos sendo uma medida eficaz para estimular desenvolvimento

CONTEXTO

No Brasil, para cada R\$ 1 investido em infraestrutura, R\$ 2,5 são gerados em atividade econômica

S&P Efeito multiplicador de PIB



Nota: (1) Intervalo de número de empregos estimado pela metodologia do IPEA e pela média das publicações da FGV, UFF e BNDES-NEM.
Fonte: S&P Global Ratings; Minfra; UFF; FGV; BNDES; IPEA.

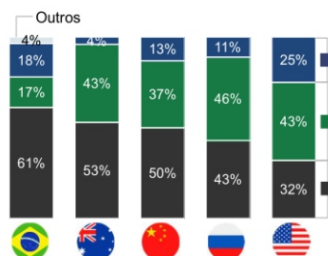


Aumento da relevância do modal ferroviário e melhoria da qualidade de infraestrutura trarão redução de custos logísticos

CONTEXTO

Matriz de transportes de cargas

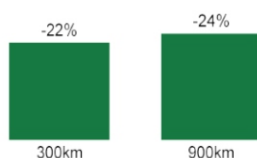
Matriz de transportes de carga por país
(% de TKU, 2019)



Igualar penetração do modal ferroviário na matriz de transporte do Brasil à matriz dos EUA **reduziria frete em 5%**

Delta custo (ferrovia vs rodovia)

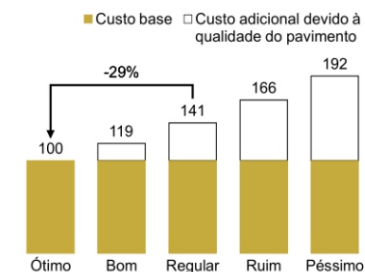
Delta custo ferroviário vs rodoviário
(%)



Principal modal de transporte (rodoviário) é 20-25% **mais caro** que alternativa (ferroviário)

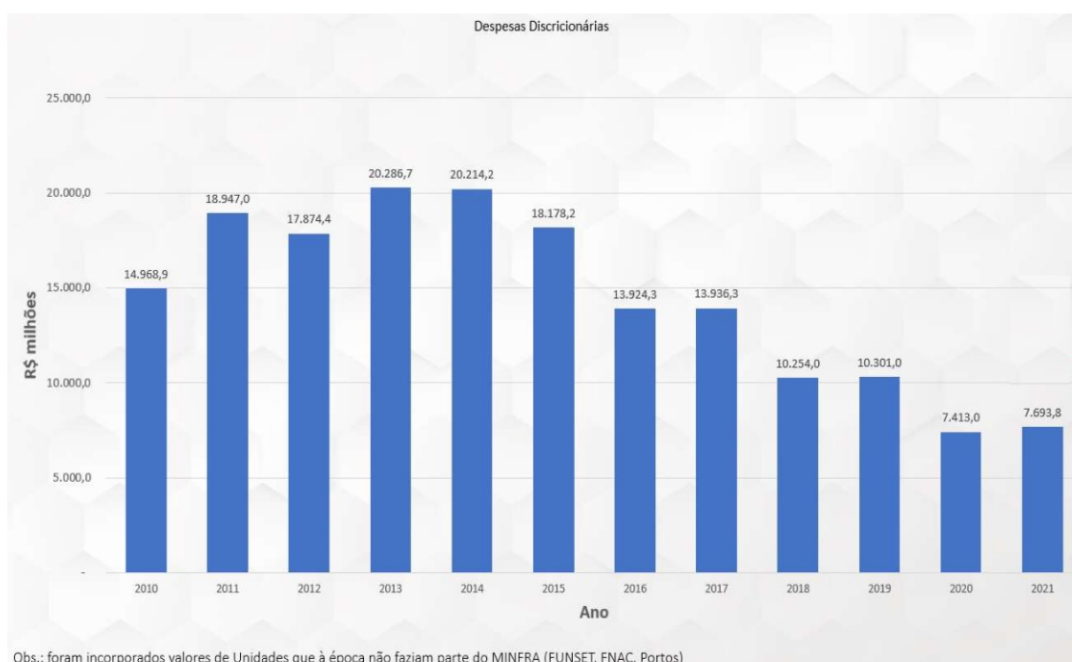
Qualidade da infraestrutura

Custo logístico rodoviário de acordo com
qualidade do pavimento (%)



Melhorar qualidade do pavimento brasileiro de regular para ótimo traria **outros 9% de redução**

EVOLUÇÃO ORÇAMENTO MINFRA





ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional



INSTITUTO
BESC
HUMANIDADES
E ECONOMIA

SOLUÇÕES PROPOSTAS MINFRA

OBRAS PÚBLICAS CONCLUÍDAS 2020

86 Entregas
+ de 1.200 km de rodovias



OBRAS PÚBLICAS

Diálogo com Bancadas para remanejamento de recursos para projetos prioritários e de maior maturidade

Priorização da manutenção da infraestrutura (patrimônio nacional)

Conclusão de obras com elevado grau de execução



MANUTENÇÃO DA BR-163 E 158/PA



BR-235/MA/PI PONTE DE SANTA FILOMENA

Continuidade de obras estratégicas (destaques):

Corredores de exportação:

BR-158/PA, BR-135/MA, Ponte de Santa Filomena, FIOL, BR-163/364/MT, BR-163/PR, BR-470/SC, BR-280/SC, BR-116/RS, Dragagem do Rio Madeira

Eixos de integração nacional e internacional:

Ponte do Abunã, BR-432/RR, Ponte de Xambioá, BR-101/NE, BR-230/PA, BR-235/BA, BR-135/BA, BR-101/ES, BR-367/MG, BR-381/MG, BR-419/MS, BR-285/SC, 2ª ponte de Foz do Iguaçu/PR

Melhorias da mobilidade em áreas urbanas e conectividade:

Anel Viário de Fortaleza, BR-493/RJ, Travessia de São José do Rio Preto (BR-153/SP), Anel Viário de Aragarças, Aeroporto de Campo Grande/MS, Aeroporto de Navegantes/SC, BR-392/RS, Contorno de Pelotas/RS, Travessia de Santa Maria/RS, Construção de IP4s no Norte do país, Aeroportos Regionais.



ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional

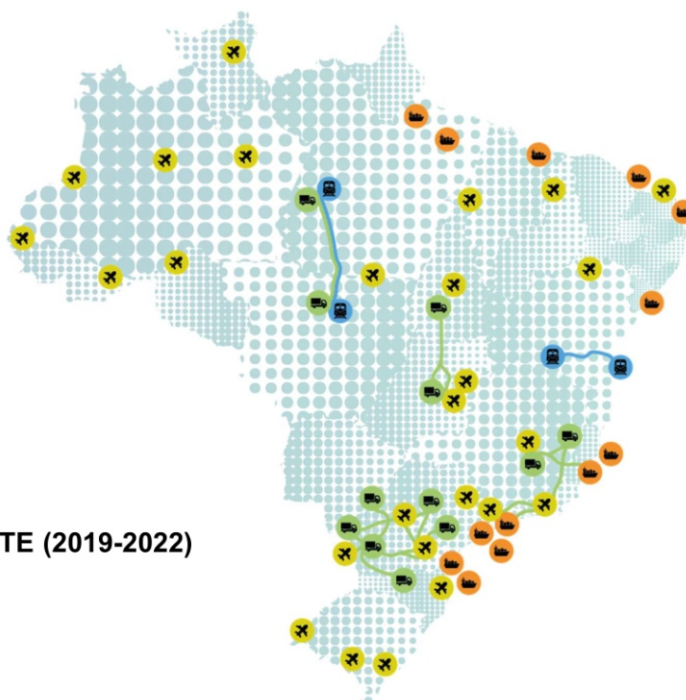


INSTITUTO
BESC
HUMANIDADES
E ECONOMIA

SOLUÇÕES PROPOSTAS
MINFRA

**PROGRAMA DE
CONCESSÕES:**

**PIPELINE DE PROJETOS DE
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (2019-2022)**



Carteira de Projetos 2019 - 2022

R\$ 233.500.000 mi

Realizado 2019-21
R\$ 62.190.000 mi (26,63%)



R\$ 9.650.000 mi (62,18%)



R\$ 3.100.000 mi (39,64%)



R\$ 20.620.000 mi (13,21%)



R\$ 28.820.000 mi (53,36%)

Planejado 2021-22
R\$ 171.310.000 mi



R\$ 5.870.000 mi



R\$ 4.720.000 mi



R\$ 135.530.000 mi



R\$ 25.190.000 mi

RESULTADOS 2019 - 2020

Assinatura de Contratos (leilões pré - 2019)

- Arrendamentos (BEL06, STM05, IQI18, STS13)

Total: 40 ativos
R\$ 44,33 bi em investimentos
R\$ 13,4 bi em outorga
659.761 de empregos gerados*



Aeroportos

12 Aeroportos concedidos:

- **Nordeste:** Recife/PE; João Pessoa e Campina Grande/PB; Maceió/AL; Aracaju/SE; e Juazeiro do Norte/CE
- **Centro-Oeste (MT):** Várzea Grande (Cuiabá), Alta Floresta, Rondonópolis e Sinop.
- **Sudeste:** Vitória/ES e Macaé/ RJ

Investimentos: R\$ 3,52 bi
Outorga: R\$ 2,37 bi

Empregos gerados durante toda a concessão*: 70.570 (diretos, indiretos e efeito-renda)



Portos

20 Terminais arrendados:

- 3 em Cabedelo/PB
- 1 em Vitória/ES
- 5 em Belém/PA
- 2 em Vila do Conde/PA
- 4 em Santos/SP
- 2 em Paranaguá/PR
- 2 em Aratu/BA
- 1 em Maceió/AL

Investimentos: R\$ 2,49 bi
Outorga: R\$ 1,46 bi

Empregos gerados durante toda a concessão*: 30.401 (diretos, indiretos e efeito-renda)



Ferrovias

5 Ferrovias - 1 concessão e 2 renovação e 1 investimento cruzado:

- Concessão Ferrovia Norte-Sul (FNS)
- Renovação Rumo Malha Paulista (RMP)
- Renovação da Estrada de Ferro Carajás (EFC)
- Renovação da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) + FICO

Investimentos: R\$ 25,52 bi
Outorga: R\$ 9,57 bi

Empregos gerados durante toda a concessão*: 449.015 (diretos, indiretos e efeito-renda)



Rodovias

3 Rodovias concedidas:

- BR-101/290/386/448/RS (RIS)
- BR-364/365/GO/MG
- BR-101/SC

Investimentos: R\$ 12,8 bi
Empregos gerados durante toda a concessão*: 109.775 (diretos, indiretos e efeito-renda)

RESULTADOS 2021

Total: 29 ativos leiloados
15 reuniões *one-on-one* realizadas
R\$ 17,85 bi em investimentos contratados
R\$ 3,88 bi em outorgas arrecadados
338 mil empregos*



Aeroportos

Projeto	Outorga	Vencedor
Bloco Sul (9)	2,128 bi	CCR
Bloco Norte I (7)	0,42 bi	Vinci
Bloco Central (6)	0,754 bi	CCR

Total: 22 aeroportos
Investimentos: R\$ 6,13 bilhões
Outorga total: R\$ 3,3 bilhões



Portos

Projeto	Outorga	Vencedor
IQI03	R\$ 61,3 MI	Santos Brasil
IQI11	R\$ 56 MI	Santos Brasil
IQI12	R\$ 40 MI	Santos Brasil
IQI13	R\$ 59 MI	Tequimar
PELO1	R\$ 10 mil	CMPC

Total: 5 arrendamentos
Investimentos: R\$ 611,9 mi
Outorga total: R\$ 216,31 milhões



Ferrovias

Projeto	Outorga	Vencedor
FIOL	R\$ 32,7 MI	Bamin

Total: 1 concessão
Investimentos: R\$ 3,3 bi
Outorga: R\$ 32,7 milhões



Rodovias

Projeto	Outorga	Vencedor
BR-153/080/414/GO/TO	320 MI	ECO153

Total: 1 concessão
Investimentos: R\$ 7,817 bi
Outorga: R\$ 320 milhões

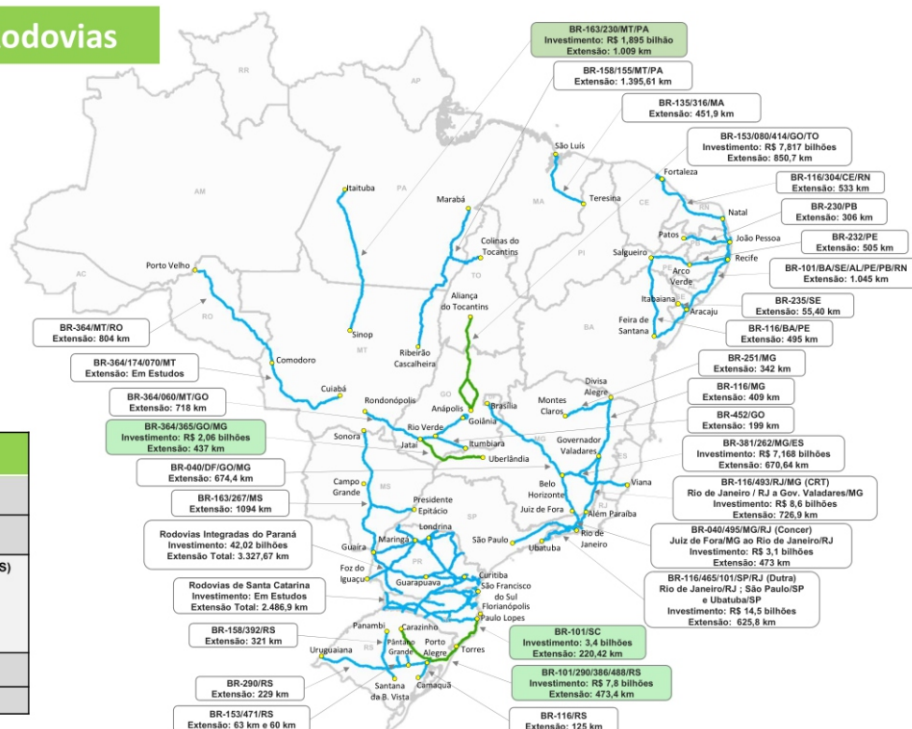
Carteira de Projetos – Rodovias

Projetos

- Concessões existentes/leiloados (2019/2022)
- Qualificados

Números da Carteira Rodoviária

Investimentos previstos	R\$ 111,263 bilhões, pelo menos
Extensão a ser leiload	22.071,07 Km
Leiload/Contrato assinado	BR-101/290/386/448/RS (RIS) BR-364/365/GO/MG/ BR-101/SC BR-153/080/414/GO/TO R\$ 20,617 bilhões 1.981,52 km
Investimentos total	R\$ 131,88 bilhões
Extensão total	24.52,59 Km

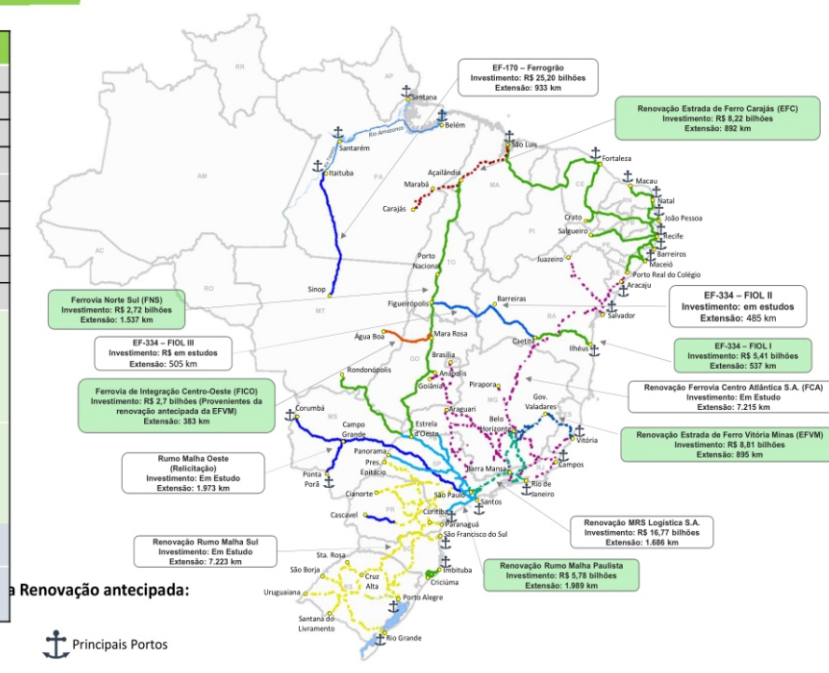


Carteira de Projetos – Ferrovias

Números da Carteira Ferroviária	
Investimentos previstos (projetos a serem atraídos)	R\$ 67,09 bilhões, sendo:
	• Concessões: 28,5bi
	• Renovações: R\$ 30,59 bi
	• Desestatização: R\$ 8 bi
Extensão a ser leiload/renovada	21.941Km, sendo:
	• Novas Concessões: 2.460 km
	• Renovações: 16.166km
	• Desestatização: 1.370 km
	• Relicitação: 1.945 km
Leilões Realizados 2.074 km; R\$ 6,02bi investimentos; e 2,7517 bi em outorga	• FNS - Extensão: 1.537 km; R\$ 2,719 bilhões (outorga); e R\$ 2,72 bilhões (investimento) • FIOL I - Extensão: 537 km; R\$ 32,7 milhões (outorga); e R\$ 3,3 bilhões (investimento)
Renovações Realizadas 4.159km; R\$ 25,5bi investimento; 9,57bi em outorgas	• RMP – 1.989 km; R\$ 5,78 bi; • EFC – 892km; R\$ 8,23 bi • EFVM – 895km; R\$ 8,81 bi • FICO – 383 km; R\$ 2,73bi* *proveniente da outorga da EFVM
Investimentos totais (previstos + atraídos)	R\$ 95,31 bilhões
Extensão total (previstos + leiloados/renovados)	27.623km

--- RMP (Contrato renovado em 2020)
 --- EFVM (Contrato renovado em 2020)
 --- EFC (Renovação realizada em 2020)
 --- FICO (Investimento cruzado da EFVM)

--- FCA
 --- MRS
 --- RMS



PLS 261/18 – MARCO REGULATÓRIO DAS FERROVIAS



Vantagens

- Cria uma nova forma de investimento ferroviário no país pela Autorização.
- Maior celeridade para oferta de ramais e extensão pelas próprias concessionárias existentes.
- Desregulamentação de atividades das concessionárias para aumentar fontes de receitas (projetos associados).
- Aumento na concorrência intermodal e intramodal (queda no frete ferroviário).
- Aumento da produtividade (Instituição da autorregulação, redução de fardo regulatório)
- Viabilização do Transporte Ferroviário de Passageiros junto a exploração imobiliária e outros projetos associados.
- Solução para alguns trechos ferroviários que não estão em situação de operação/abandonados.

DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE (DT-E)



- Plataforma Tecnológica que unifica documentos com informações cadastrais, registrais, comerciais, logísticas, sanitárias, ambientais, financeiras, valores do frete, de pedágios e dos seguros contratados.
- **Emissão prévia obrigatória** em formato digital.
- Identificação, caracterização, monitoramento e fiscalização da operação de Transporte de Carga em Território Nacional.
- Outras **informações decorrentes de exigências administrativas** nas três esferas de Governo.
- **Eventos** ao longo do percurso entre origem e destino.



ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional



INSTITUTO
BESC
HUMANIDADES
E ECONOMIA

DADOS SOCIOECONÔMICOS RIO GRANDE DO SUL

População no último
censo [2010]
10.693.929 pessoas

Comparando a outros
estados



Densidade demográfica
[2010]
37,96 hab/km²

Total de veículos [2020]
7.495.615
veículos

Índice de
Desenvolvimento
Humano (IDH) [2010]
0,746

Comparando a outros
estados



Receitas orçamentárias
realizadas [2017]
66.397.468,18 R\$
(×1000)

População - Brasil
Fonte: IBGE



Legenda

até 2.570.160 pessoas	até 3.766.528 pessoas	até 10.444.526 pessoas	mais que 10.444.526 pessoas
--------------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------------------



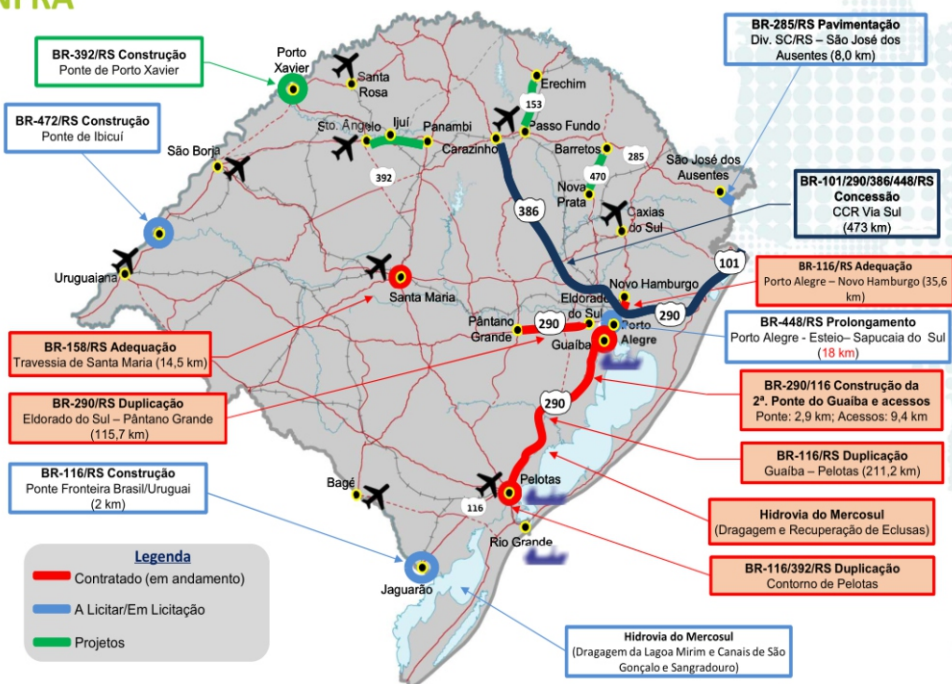
ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional



INSTITUTO
BESC
HUMANIDADES
E ECONOMIA

AÇÕES MINFRA



AÇÕES MINFRA

CONCLUÍDAS

Assinatura de Contrato da Concessão da CCR Via Sul (BR-101/290/386/448/RS): jan/19

Adequação do Trevo de Morro Reuter na BR-116: ago/19

Ampliação e Modernização do Aeroporto de Porto Alegre: nov/19

Dragagem do Porto do Rio Grande: maio/20

Duplicação de 6,5 km no Contorno de Pelotas: junho/20

Viaduto da Uglione na BR-158/287 (Travessia de Santa Maria): julho/20

Novo Pátio e Balizamento do Aeroporto de Santa Maria: outubro/20

Liberação da 2ª. Ponte sobre o Rio Guaíba (Travessia Principal): dezembro/20

Ordem de Serviço da Ponte do Rio Camaquã e Viaduto Pompeia: mar/21

Ordem de Serviço da Ponte do Rio dos Sinos: mar/21

Concessão dos Aeroportos de Bagé, Uruguaiana e Bagé: Leilão em 07/04/21 (CCR)

Arrendamento do Terminal PEL 01 (Madeira): Leilão em 09/04/21 (CPMC Celulose)

BR-290 Viaduto de acesso a Charqueadas: maio/21

Alargamento e Restauração da Ponte sobre o Rio Ibicuí da Armada (BR-293): 05/07/21

Duplicação de 131 km da BR-116/RS: até jul/21 (diversos segmentos)

OUTRAS AÇÕES PREVISTAS/EM ANDAMENTO

Início da Duplicação da BR-386/RS (Marques de Souza – Lejeado): jun/21

Ampliação do Aeroporto de Passo Fundo: Iniciada em out/20

Pavimentação da BR-285/RS: Contratação integrada (projetos em elaboração)

Projetos em elaboração: Ponte de Porto Xavier e Pavimentação das BR-470 e da BR153

Renovação Antecipada da Malha Sul: qualificada no PPI em 02/12/20

Ampliação da Pista do Aeroporto de Porto Alegre: 85% executado e conclusão até dez/21

RIO GRANDE DO SUL – Rumo Malha Sul

Extensão: 7.223 km (abrange PR, SC, RS)

Início da Concessão: mar/97

Contrato: 30 anos

Antecedentes: Em set/2015 a concessionária apresentou à ANTT pleito de prorrogação do prazo contratual.

Situação: **Prorrogação antecipada por mais 30 anos foi qualificada pelo CPPI em dez/20.** Há investimentos previstos de R\$ 10,3 bilhões, incluindo **repotencialização dos ramais de Cruz Alta e Uruguaiana e conexão até o Terminal de Sumaré/SP** (Norte Sul) e outros investimentos em segurança e aumento de capacidade.





ASPEN

Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional



Concessões Rodoviárias (Estudos BNDES)



#concretiza
BRASIL ▶

OBRIGADO!

Apresentação - Tito Silva



PLANEJAMENTO INTEGRADO DE TRANSPORTES (PIT)

Portaria nº 123, de 21.08.2020

Objetivos

Competitividade
Bem-estar social
Desenvolvimento Regional
Integração Nacional

- Carga + Pessoas
- Horizontes - 15 e 30 anos
- Atualização - 4 anos, atrelada ao PPA

Comitê Estratégico de Governança

Coordenação/Supervisão

EPL - Empresa de Planejamento e Logística S.A.

Apoio técnico e operacional

Participativo e Integrado

Envolve todas as áreas do Ministério

Visão de médio e longo prazo

Diretrizes, objetivos, metas e indicadores

Atividades de monitoramento e avaliação

Normas Transversais de Planejamento

Lei nº 13.971, de 27.12.2019

Institui o **Plano Plurianual** para o período 2020 a 2023

Decreto nº 10.526, de 20.10.2020

Comitê Interministerial de Planejamento da Infraestrutura e o **Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura** no âmbito do Governo Federal

Decreto nº 10.531, de 26.10.2020

Institui a **Estratégia Federal de Desenvolvimento** para o Brasil no período de 2020 a 2031.

... cenários macroeconômicos, diretrizes, desafios, orientações, índices-chave e as metas-alvo

Indicativos para Fomento

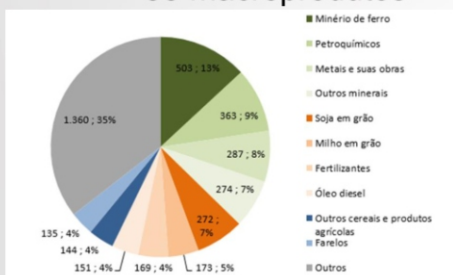
- Instrumentos Privados de Fomento
- Instrumentos Públicos de Fomento



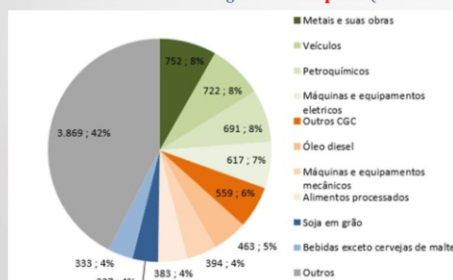


PNL 2035: CENÁRIO BASE 2017 e PROJEÇÕES 2035

38 macroprodutos



Resultados macro das MOD Cargas 2017 **em peso** (milhões de toneladas)



Resultados macro das MOD Cargas 2017 **em valor** (em R\$ Bilhões)

6 grupos de carga

Graneis Sólidos Minerais (GSM)

Outros Graneis Sólidos Minerais (OGSM)

Graneis Sólidos Agrícolas (GSA)

Soja, milho, açúcares ...

Cargas Gerais Containerizáveis (CGC)

Alimentos processados, carnes laticínios ...

Cargas Gerais Não Containerizáveis (CGNC)

Animais vivos, ...

Graneis Líquidos (GL)

Valores ilustrativos – sujeito a alterações



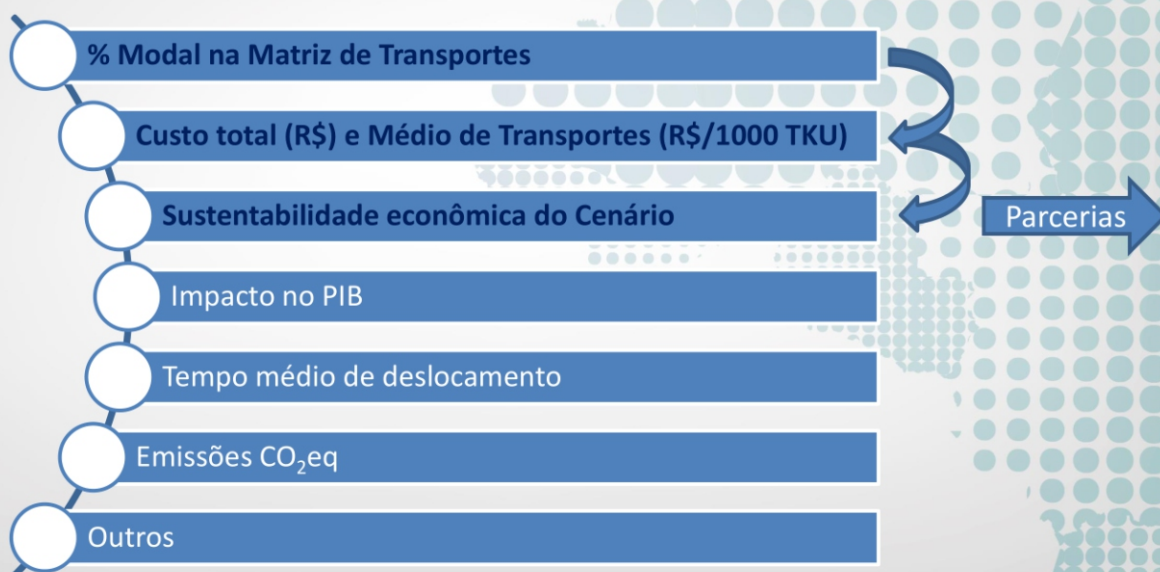
CENÁRIOS FUTUROS SIMULADOS NO PNL 2035

	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3	Cenário 4	Cenário 5	Cenário 6
Infraestrutura	Andamento	Andamento + Previsto	Andamento + Previsto	Andamento + Previsto	Andamento + Previsto	Andamento + Previsto + PHE + PNL + CP
Economia	Referencial	Referencial	Transformadora	Referencial	Referencial	Referencial
Legislação	Vigente	Vigente	Vigente	BR do mar	Vigente	Vigente
Tecnologia	Sem inovações	Sem inovações	Sem inovações	Sem inovações	Com inovações	Sem inovações

+ Outros Novos Cenários

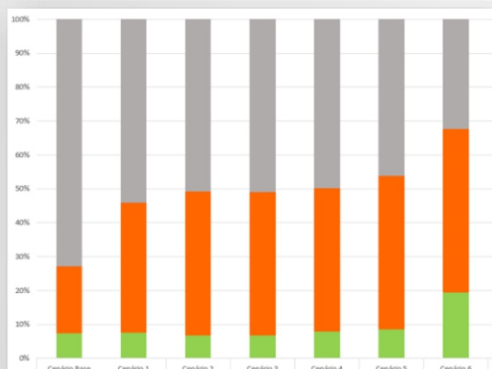


INDICADORES DE AVALIAÇÃO



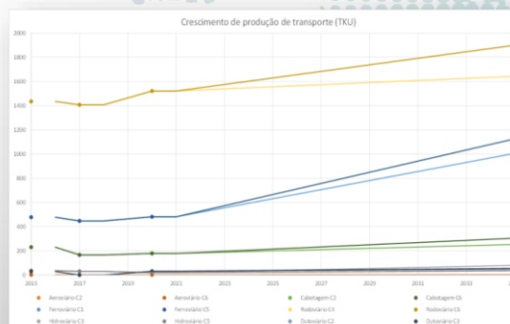


INDICADORES DE AVALIAÇÃO - DIVISÃO MODAL E CUSTOS



- Custo médio por TKU chega a reduzir entre 17% e 22% apenas com a carteira em andamento ou projetos previstos

- Ferroviário: atualmente 17%, passa sempre superior a 30%, em qualquer cenário
- Hidrovias e cabotagem tem aumento expressivo em termos de TKU transportado, conforme o cenário



#concretiza
BRASIL



ASPEN
Assembleia Permanente
pela Eficiência Nacional