



PAINEL 2015
Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística
6 e 7 de outubro de 2015
Sede da ANTT – Brasília

PAINEL 2015

Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística

RELATÓRIO FINAL

Versão 1.3
outubro de 2015



Índice

Introdução.....	3
Objetivos e Metodologia	4
Síntese Geral do Fórum	6
Principais assuntos tratados no PAINEL 2015.....	10
Síntese dos Painéis.....	24
Solenidade de Abertura.....	24
Painel 1	28
Painel 2	35
Painel 3	42
Painel 4	52
Painel 5	61
Painel 6	72
Relatos gerais das apresentações.....	82
Solenidade de Abertura.....	82
Painel 1	85
Painel 2	96
Painel 3	108
Painel 4	120
Painel 5	132
Painel 6	146
Encerramento do PAINEL 2015.....	158



Introdução

Este documento consiste em uma síntese das apresentações e discussões realizadas no Fórum denominado Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística (PAINEL 2015), realizado na Sede da ANTT, Brasília, DF, nos dias 6 e 7 de outubro de 2015, organizado pelo Instituto Besc de Humanidades e Economia.

O objetivo do Fórum foi propor e discutir os caminhos que serão percorridos em decorrência do atual planejamento de intervenções na infraestrutura nacional, que estará em prática nos próximos anos. Além disso, os participantes observaram quais ações foram tomadas frente às discussões tidas no evento realizado em 2014 e diagnosticaram quais assuntos permaneceram ignorados pelos responsáveis pelas políticas públicas do setor.

O Fórum de 2015 apresentou ações focadas no desenvolvimento conjunto dos modais de transporte discutindo, dentre outros temas: o Programa de Investimentos em Logística, o Programa de Concessões de Infraestrutura, as Parcerias Público-Privadas e outros modelos de financiamento de obras de infraestrutura, o novo marco legal dos portos, as demandas em mobilidade urbana, os investimentos em transporte de passageiros, os *gaps* no escoamento logístico da produção agrícola, os níveis de competitividade do frete brasileiro frente às outras nações exportadoras, a necessidade de se investir na multimodalidade.

O PAINEL 2015 veio, portanto, para renovar o pacto realizado durante a edição do Fórum de 2014, contribuindo mais uma vez para a disseminação do conhecimento e para a aproximação entre os grandes nomes do setor.

Nas palavras da Sra. Jussara Ribeiro, Coordenadora-geral do PAINEL 2015 e Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia: *“O PAINEL traz uma visão realista e estratégica, por meio da contribuição do poder público, segmentos produtivos privados, especialistas e estudiosos do assunto. Pretendemos, assim, sugerir e assegurar ações para a melhoria da integração regional do Brasil, contribuindo para diminuir as desigualdades internas e ampliando a inserção do país no cenário econômico internacional”*.



Objetivos e Metodologia

Este documento tem os seguintes objetivos:

- Apresentar uma síntese geral das principais discussões do PAINEL 2015;
- Apresentar ficha de resumo e a captura de conhecimentos identificados na Solenidade de Abertura do Fórum;
- Apresentar fichas de resumo e a captura de conhecimentos identificados em cada um dos painéis de discussão realizados:
 - Painel 1 – Cenário macroeconômico para o desenvolvimento da infraestrutura nacional de transporte;
 - Painel 2 – Modelos setoriais de gestão operacional de infraestrutura;
 - Painel 3 – Competitividade e o escoamento da produção industrial e do agronegócio brasileiro;
 - Painel 4 – Financiamento da Infraestrutura nacional de transportes;
 - Painel 5 – Mobilidade urbana: a crescente participação do setor privado;
 - Painel 6 – Ambiente de negócios e as PPPs: indução e solução para os problemas de infraestrutura no Brasil.

A metodologia utilizada para a captura dos conhecimentos apresentados durante o PAINEL 2015 foi composta por três etapas:

- Etapa 1 – Captura de Conhecimentos;
- Etapa 2 – Síntese dos Painéis;
- Etapa 3 – Síntese Geral do Fórum.



Etapa 1 – Captura de Conhecimentos

Cada painel teve seu conjunto de apresentações acompanhado por um relator. Foram capturadas, quando presentes, as interações com a plateia, tanto na forma de comentários como de perguntas aos palestrantes.

Etapa 2 – Síntese dos Painéis

Após a captura de conhecimentos, foi elaborada uma síntese dos relatos gerais dentro de um formulário específico, constando os seguintes tópicos:

- Identificação do Painel;
- Objetivos;
- Três ideias centrais;
- Conceitos e diretrizes apresentados;
- Oportunidades identificadas;
- Ameaças identificadas;
- Implicações externas;
- Principais comentários da plateia a partir do debate (quanto aplicável);
- Tipos de conhecimentos presentes no Painel;
- Oportunidades adicionais identificadas no Painel para posterior captura de conhecimentos;
- Relato geral da apresentação.

Etapa 3 – Síntese Geral do Fórum

A partir da síntese dos painéis foi realizada uma síntese geral do Fórum considerando das ideias centrais e principais conceitos apresentados, incluindo as oportunidades e ameaças identificadas para o setor.



Síntese Geral do Fórum

Durante as apresentações e debates realizados no PAINEL 2015, ficou evidente que a infraestrutura nacional e a eficiência logística são questões a serem tratadas de forma intersetorial, interministerial e transversal, na medida em que podem viabilizar as condições de crescimento da economia e do desenvolvimento do país.

Apesar de o investimento em infraestrutura ser de fundamental importância para o próprio desenvolvimento econômico, são enormes os desafios relacionados à melhoria e ampliação da oferta de infraestrutura, visando a eficiência logística nos diversos modais. Como provocação para os debates realizados, lembramos que, segundo o Ranking Global de Infraestrutura publicado recentemente pelo Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a 123ª posição de 140 países estudados.

A nossa malha rodoviária total é de 1.698.000 km e o cenário atual é um país que depende das rodovias, sem previsão de mudança na matriz de transporte em curto prazo, com uma pequena extensão da malha duplicada (aproximadamente 5 mil km) e crescente frota de veículos. O contexto brasileiro engloba ainda cerca de 28.000 km de ferrovias, 18.000 km de hidrovias navegáveis e 11 eclusas.

Estes números estão distantes de atenderem plenamente a demanda, cada vez maior, de escoamento da produção agrícola, do transporte matérias-primas e de bens de consumo, sem contar a demanda por transporte de passageiros nos principais centros urbanos. Durante o PAINEL 2015, ficou claro que as ações para renovar a matriz de transporte são pensadas em longo prazo, e que poderão levar até 20 anos para que alcancemos o equilíbrio logístico que o país pretende possuir.

A produção agrícola no Brasil sempre esteve muito concentrada no Sul / Sudeste e, há 50 anos, ela está indo para o Norte. Mas, para que a produção seja competitiva, é necessário investir em infraestrutura para, principalmente, diminuir os custos de transporte. O agronegócio possui mercado, pois mesmo com a crise mundial adiam-se as exportações de outros produtos, mas a demanda por comida não pode ser adiada. Se conseguirmos acelerar os investimentos e racionalizar os custos, teremos uma infinidade de oportunidades que ainda não enxergamos.

Porém, desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior do que o dos EUA e da Argentina. É fato que nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas com a nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo à sociedade brasileira. Por



exemplo, nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai chega lá por US\$ 171 a tonelada. Enquanto isso, o americano chega por US\$ 71, pois a média deles gasta no frete interno, incluindo hidrovias e ferrovias, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete interno é de US\$ 126 por tonelada.

No Fórum Econômico Mundial, todo ano pergunta-se aos empresários quais os empecilhos para se fazer negócio em determinado país? No Brasil, a infraestrutura sempre está presente como barreira de entrada de novos capitais. Então, se queremos atrair investidores estrangeiros, precisamos investir em infraestrutura de qualidade.

Por isso, o PAINEL trouxe debates sobre a necessidade de se redirecionar alguns investimentos públicos que foram colocados em outros setores, como políticas públicas sociais, para que, além dos preços de valores e serviços, possamos melhorar – inclusive – a distribuição de renda no país através da melhoria da infraestrutura. Precisamos investir mais de US\$ 1 bilhão nos próximos 15 anos e estamos em uma situação onde o governo não possui recursos para atender sozinho a esta necessidade do setor.

Nos encontramos em uma situação bastante complexa porque os financiamentos também diminuíram, o BNDES não tem a mesma disponibilidade e estamos discutindo hoje o processo de concessões. Porém, ficou claro no PAINEL que o problema da infraestrutura é um problema estrutural do país, e que precisamos resolver para aumentar o nosso potencial no médio e longo prazos. Esta seria uma alternativa para, possivelmente, até reconduzir a inflação de forma sustentável para a trajetória de metas.

No PAINEL 2015 discutiu-se também a constante necessidade da integração de entes privados e/ou entidades de classe setoriais, que pudessem levar as demandas para o poder público de forma a contribuir com o processo de formulação de políticas públicas, inclusive de financiamento. Acreditamos que o BNDES continuará exercendo o papel de principal financiador nos projetos de infraestrutura de transportes de um modo geral, dentro das novas políticas, mas sem oferecer financiamento subsidiado na integralidade. As debêntures de infraestrutura poderão, assim, complementar a demanda de recursos, nos próximos cinco anos, em projetos de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias.

Dentro do setor de transporte de passageiros, os fundos garantidores de estados e municípios geralmente são os responsáveis pelos investimentos em mobilidade urbana. Mas estes agentes municipais e estaduais possuem uma dificuldade muito grande em dar garantias que sejam aceitas para se conseguir financiamentos. Em



alguns casos, o investidor privado é levado até a assumir o risco político da inadimplência do poder concedente. Para os participantes do PAINEL, ficou claro que o investidor pode até assumir todos os outros riscos, mas este específico não.

A realidade é que, enquanto participantes do setor de infraestrutura e logística, não soubemos aproveitar os bons momentos do crédito fácil. Hoje em dia não temos crédito, não temos dinheiro e atravessamos uma crise de falta de qualidade de projetos, com estruturas legais ultrapassadas. Uma das indagações que fizeram parte do PAINEL foi: como os setores público e privado podem trabalhar em conjunto para minimizar essa imensa lacuna e fazer o país avançar – de fato – de forma competitiva interna e também através dos mercados externos?

Debateu-se muito sobre os Programas de Parcerias Público-Privadas (PPPs). Quando bem-sucedidos, estes precisam solucionar aspectos estruturais que consigam atrair investimentos privados de forma eficiente. Por exemplo, na análise que o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) tem feito, destacamos a necessidade de reforço da capacidade institucional pública para que este tipo de parceria cubra, eficiente e eficazmente, os espaços de investimento e prestação de serviços de qualidade.

E importante destacar que o fator tempo é fundamental numa PPP, diferente de uma obra pública onde o governo dosa o ritmo das obras para diminuir gastos. Quando o investidor privado entra no projeto, a coisa muda de figura e a parte pública não pode falhar, ela tem que acontecer no tempo determinado.

A respeito dos diferentes modais logísticos, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), ensaiou uma mudança de matriz para 2025. Era possível prever uma hegemonia do transporte ferroviário de cargas. Mas isso significava um aporte de investimentos de R\$ 30 bilhões por ano, que se tivesse sido cumprido desde o início, exigiria pouco mais de 0,5% do PIB anual. Nada de substancial aconteceu até agora e a matriz hegemônica de transporte de cargas no Brasil continua sendo a rodoviária.

O setor aeroportuário obteve um crescimento médio, nos últimos 12 anos, em torno de 10% ao ano. Isso se deu, em parte, devido à desregulamentação que baixou consideravelmente o custo médio das tarifas aéreas, o que resultou na superação, pelo transporte aéreo interestadual de longa distância, do transporte rodoviário neste modal.

No modal aquaviário e na gestão portuária, ficou claro o quanto o Novo Marco Regulatório dos Portos pode representar oportunidades para o desenvolvimento



deste setor. Porém questões como interpretações do próprio Marco Regulatório, concessão de licenciamento ambiental e poucos investimentos, até agora, na construção de eclusas acabam minimizando o potencial do transporte de cabotagem e hidroviário no país.

Já o sistema de transportes de passageiros tem que ser pensado com vários modais se integrando para atender à população da melhor maneira possível, de acordo com as necessidades daquele trecho, sem ultrapassar os limites operacionais. Não há como estruturar a mobilidade urbana em cidades médias e grandes sem ter uma rede de atendimento de alta capacidade com os modais integrados. Autoridades metropolitanas devem enxergar a mancha urbana como um todo e não apenas cada município, por isso é necessário um planejamento urbano integrado envolvendo todo o transporte, toda a mobilidade, todos os modais, inclusive o transporte de bicicletas.

E no modal rodoviário, uma proposta seria utilizar as concessões de rodovias com liberação de caixa muito forte para contribuírem com um sistema que movimentasse a criação de mais rodovias. Simplesmente reduzir tarifas não resolveria o problema da infraestrutura, pois trata-se de um mercado que apresenta a oferta saturada, sem condições também de se aumentar a demanda.

Na visão de alguns participantes do PAINEL, o Programa de Investimentos em Logística (PIL) – do Governo Federal – ainda não é uma realidade. O planejamento existe, mas ele não se concretiza. Por exemplo, o transporte ferroviário não vai acontecer com a velocidade que o setor precisa.

Mas, se diminuirmos o custo logístico, poderemos exportar muito mais e dar mais dinamicidade à economia. Diversos participantes do PAINEL concordaram que, se criarmos uma força tarefa – com a participação de vários Ministérios envolvidos no assunto – para realmente destravar essas questões burocráticas, poderíamos começar a dar andamento a diversos projetos.

Concluindo: o PAINEL 2015 apresentou trouxe para o debate diversos problemas e gargalos enfrentados pelo setor de infraestrutura e de logística. Ricos debates aconteceram, sempre com o entendimento que a defesa do Brasil está no destravamento da infraestrutura. Só com um esforço conjunto, será possível promovermos o desenvolvimento do setor e – consequentemente – do Brasil.



Principais assuntos tratados no PAINEL 2015

Apresentamos os principais assuntos tratados durante o PAINEL 2015 e que podem contribuir para discussões, projetos e ações para o setor de infraestrutura e eficiência logística:

- No Brasil, a logística dos transportes ainda tem um custo muito alto devido às deficiências técnicas e falta de orientação a respeito do modal mais adequado.
- Apesar de ter mais de 40 mil quilômetros de rios navegáveis e uma costa propícia à navegação, o país ainda transporta praticamente todos os seus produtos por rodovias.
- O Estado brasileiro, mais do que nunca, precisa de iniciativas do setor privado. Uma das iniciativas do Governo é o PIL (Programa de Investimentos em Logística), que prevê: R\$ 66,1 bilhões para rodovias, R\$ 86,4 bilhões para ferrovias, R\$ 37,4 bilhões para portos e R\$ 8,5 bilhões para aeroportos.
- O objetivo do PIL é bastante voltado para o investimento estrangeiro ou privado e uma pequena parcela de investimento público para a realização das intervenções que fiquem fora da programação inicial.
- Temos hoje cerca de 120.000 km de rodovias federais, 28.000 km de ferrovias e 18.000 km de hidrovias navegáveis e 11 eclusas.
- As ações para renovar a matriz de transporte estão sendo pensadas em longo prazo e poderão levar até 20 anos para alcançar o equilíbrio que se pretende.
- Nas rodovias, a previsão é a realização de concessões em todo o território.
- A grande esperança do setor ferroviário é o projeto que levará a uma saída para o Pacífico, onde poderemos conseguir muita competitividade trocando os modais, fato que atraiu a atenção dos chineses.
- Há previsão de novos e grandes investimentos em portos, principalmente no Sudeste, e o Norte deve ganhar uma grande expressão, principalmente no que tange às commodities.
- O DNIT possui uma carteira de contratos que envolvem obras de manutenção, obras de serviços, obras de construção e adequação de capacidade, estudos, projetos, gerenciamento e supervisões. O DNIT está



realmente comprometido com o ideal de melhorar a logística e a infraestrutura dos transportes no Brasil.

- Pelo DNIT, temos vários investimentos em andamento, como o arco metropolitano do Rio de Janeiro e a BR 381 em Minas Gerais, que hoje é um dos maiores investimentos do Governo Federal.
- O Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) do DNIT estuda a utilização do aço-brita na fabricação de pavimentos, que é um resíduo da produção de minério de ferro e não tem nenhuma utilização.
- A desapropriação é uma questão que precisamos resolver com a fiscalização da Faixa de Domínio. Para isso o DNIT lançou o PROFAIXAS.
- O nosso custo logístico de transportes é muito alto, principalmente no transporte de longa distância que não utiliza os outros modais e sobrecarrega o modal rodoviário.
- A melhoria das políticas públicas de infraestrutura tende a ser um multiplicador da economia e essa é uma questão intersetorial, interministerial, transversal, na medida em que ela viabiliza as condições de crescimento de outros setores.
- Principais pontos a serem considerados na elaboração de políticas públicas: análise das preferências dos atores privados; ação baseada no conhecimento adquirido; definição de um caminho alternativo (Plano B).
- Já é visível que temos uma influência positiva do setor externo, a balança comercial e contas correntes já estão respondendo. Quanto ao PIB, só haverá uma pequena recuperação no início de 2017 e o canal para essa recuperação se dará via investimentos, de preferência investimentos em infraestrutura.
- Analisando trimestre a trimestre, o crescimento do PIB do Brasil está estagnado há oito trimestres seguidos o mesmo tempo em que observamos os investimentos em queda. Esse ciclo de desaceleração da economia, não começou esse ano, vem desde 2010.
- Segundo o IBGE, o investimento no Brasil é dividido em três: construção, máquinas & equipamentos e pesquisa & desenvolvimento.
- O problema da infraestrutura é um problema estrutural do país que precisamos resolver para aumentar o nosso potencial a médio e longo prazo,



e é a melhor alternativa para reconduzir a inflação de forma sustentável para a trajetória de metas.

- O consumo não tem condições de manter um ciclo econômico se não for acompanhado pelo aumento da infraestrutura de oferta da economia, para não gerar desequilíbrio. Temos que mudar o modelo de consumo para investimento, em diversos setores, principalmente neste de infraestrutura de transportes e de logística.
- As aprovações, não só as ambientais, como as do poder concedente, de instalação, de dragagem são muito morosas nos projetos de portos no Brasil.
- O Governo tem optado por investir em obras mais populares do que aparelhar a infraestrutura e logística.
- Os terminais portuários privados, cujos riscos ficam a cargo dos investidores que podem, querem e se propõem a fazer, onde não há dinheiro público envolvido; têm que se submeter a processos burocráticos e morosos que não são necessariamente obras de expansão.
- Os conselhos de administração das empresas portuárias têm que manter o governo como seu maior acionista, mas seus conselhos de administração têm que representar a comunidade, os interesses econômicos ligados àquela instituição.
- Nossa ideia dos portos brasileiros tem que acompanhar o crescimento e abandonar a concepção do século passado, de portos que se concentram em áreas urbanas densamente ocupadas.
- Mais de 30% dos portos não se equilibram economicamente e necessitam de estudos para fazer PPPs para mantê-los, pois eles não precisam de investimento do governo, precisam de uma autoridade para saber o que está acontecendo.
- A nova Lei dos Portos de 2013 ainda não trouxe efeitos concretos, estudos continuam sendo feitos, mas as autorizações não saem.
- O setor aeroportuário obteve um crescimento médio, nos últimos 12 anos, em torno de 10% ao ano. Isso se deu, em parte, devido à desregulamentação que baixou consideravelmente o custo médio das tarifas aéreas e fez com que as companhias aéreas se interessassem e investissem mais, de modo que atualmente há mais passageiros realizando seu traslado interestadual pelo modal aéreo que pelo rodoviário.



- Para fins de investimentos em infraestrutura dos aeródromos, o que nos interessa são os públicos: os geridos pela União são 65, estados e municípios quase 488 dos quais a maioria estava sem instrumento de outorga.
- Outro mecanismo que o Governo tem utilizado para diminuir os gargalos de infraestrutura é instituto da autorização, em que a empresa privada faz o seu investimento, no seu terreno por sua conta e risco. Desde sua criação já foram feitas várias solicitações, a maioria já autorizada, com um investimento previsto de R\$ 3 bilhões.
- O investimento em aeroportos no Brasil, de 2011 para cá, representa o triplo do que se havia investido nos 15 anos anteriores. O que demonstra que, apesar de ainda seja possível algumas correções, o modelo de concessão aeroportuária criado tem produzido resultados positivos.
- A Secretaria de Aviação Civil foi criada e já recebeu a missão de fazer as concessões dos aeroportos, Guarulhos, Viracopos, Brasília. Além desses aeroportos, também já foram concedidos os aeroportos de Galeão e Confins. Há ainda outros quatro processos em andamento, Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre, que foram anunciados em junho.
- O setor aéreo possui 82% de aprovação da população. Como já mencionado, está em andamento o processo de concessão de mais quatro aeroportos: Florianópolis, Fortaleza, Salvador e Porto Alegre. É o setor que mais cresceu em 10 anos, e a previsão é de crescimento anual de 7% nos próximos 20 anos.
- Está sendo pensado para a INFRAERO um novo modelo de gestão, que reflita a nova realidade da empresa após as concessões. Por exemplo, no aeroporto de Goiânia, está se buscando ampliar a exploração comercial, por meio da implantação de um shopping center.
- No Brasil, o início da containerização se deu na década de 1960, por imposição dos importadores americanos de calçados, fábrica da Kodak e Ford Corporation. Passamos da movimentação de seis contêineres por hora na década de 1970, para 100 contêineres por hora atualmente, em navios onde é possível carregar e descarregar dois contêineres simultaneamente.
- O número de contêineres movimentados mundialmente está próximo de alcançar a excepcional marca de aproximadamente 30.000.000 em circulação em 2015.



- Hoje temos uma das melhores legislações do mundo sobre contêineres. Desburocratizamos todo o processo, tanto que hoje temos contêineres estrangeiros circulando pelo país no transporte de cabotagem bem como no transporte de contêineres em ferrovias.
- A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC tem hoje, diversos pleitos junto ao Governo Federal como a redução da Alíquota do Imposto de Importação de 2% para zero por cento no âmbito do Mercosul.
- A quantidade de contêineres movimentados acompanha a balança comercial, quanto mais se exporta ou importa, mais contêineres são movimentados e temos sido compensados com o aumento do movimento de contêineres na cabotagem e por ferrovias.
- Os portos chineses movimentam 170 milhões de contêineres em 2014, os portos brasileiros devem movimentar 10 milhões.
- A maioria da produção nacional é produzida do Paralelo 16 para o norte, principalmente soja e milho. No Brasil ainda transportamos através de rodovias 65% de toda a produção agrícola, o modal mais caro.
- Nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai, chega lá por US\$ 171 por tonelada enquanto o americano chega por US\$ 71, pois a média deles, incluindo hidrovias e ferrovia, gasta no frete interno, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete interno é de US\$ 126 por tonelada.
- O Mato Grosso tem projeção de elevar, em percentuais consideráveis, a sua produção de milho e soja até 2022 e para isso é necessário que tenhamos alternativas para escoar toda essa produção de forma mais economicamente viável e, sem dúvida, a saída para o Arco Norte é a nossa melhor alternativa.
- O Movimento Pró-Logística percorre três rodovias (BR 364, BR 163 e BR 158) todos os anos para verificar o andamento, a qualidade e avalia e mede cada trecho da rodovia em obras com os Estradeiros e reporta aos órgãos controladores.
- Das hidrovias no Arco Norte, a do Teles Pires – Juruena – Tapajós que já está em fase conclusiva do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) que não ficará perfeito, pois tem três trechos cujos estudos não foram realizados já que estão em terras indígenas e eles não permitiram.



- O Movimento Pró-Logística foi à frente parlamentar da Agropecuária e elaborou três projetos de decreto legislativo: um para a hidrovía Juruena – Teles Pires - Tapajós, um para a hidrovía do Paraguai e outro para a hidrovía do Rio das Mortes (Araguaia – Tocantins). Já passaram por duas comissões e estão tramitando e com a aprovação desses projetos. Espera-se que até o fim do ano eles sejam aprovados.
- As hidrovias ajudarão a diminuir consideravelmente o custo do transporte das produções agrícolas. Temos o seguinte perfil para a saída para o Arco Norte que, incorporando Salvador, vai transportar 70 milhões de toneladas até 2030.
- É importante destacar a importância do setor aquaviário para a economia do país uma vez que é responsável por 95% das exportações, como também é fundamental para a importação.
- No Brasil, temos dois tipos de Portos: os Terminais Públicos e os Terminais Privados (TUPs) e, no que diz respeito à movimentação do agronegócio, sem dúvida os TUPs e alguns portos organizados têm uma relevância bastante interessante.
- Na cabotagem brasileira ainda predomina o transporte de combustíveis devido ao sistema Petrobras / Transpetro, uma movimentação significativa de bauxita e os contêineres crescendo a cada ano.
- Os portos organizados estão por todo o país, muitos vinculados à companhia Docas Federais, outros que passaram a ser delegados a estados e municípios, como é o caso do porto de Paranaguá.
- Temos também diversos portos públicos que operam predominantemente grãos, alguns em fase de estudos para o processo de concessão, como o Porto de Santarém, Porto de Vila do Conde, são projetos que estão no PIL e que necessitam de projetos estruturantes, como a pavimentação da BR 163, e a ferrovia saindo da Norte-Sul até Vila do Conde, para aumentar a atratividade para os arrendamentos que serão lançados.
- São 167 Terminais de Uso Privado (TUPs), esse número cresceu muito depois do novo Marco Regulatório, quando foi eliminada a restrição de movimentação de carga de terceiros por esses terminais.
- Quanto aos arrendamentos, o novo Marco Regulatório estabelece basicamente três linhas para fins de investimentos: em oferta (novos



arrendamentos), melhoria em oferta (renovação de contratos vigentes com perspectiva de investimentos) e melhoria da infraestrutura portuária (com o fim da restrição) da movimentação portuária (facilita a instalação dessas estruturas).

- Desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior que o dos EUA e da Argentina. Nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas devido à nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo à sociedade.
- Comparando os custos que temos hoje com o escoamento do agronegócio por Santos e Paranaguá com os custos estimados quando fizemos a saída pelo Arco Norte, estima-se uma diferença de 46 milhões de toneladas com margem de erro de 20 a 30%.
- Só o estado do Mato Grosso perdeu de renda US\$ 1200 bilhões, devido à nossa ineficiência logística e isso é apenas uma parcela, pois faltam terminais de contêineres, entre outros fatores.
- A Presidente propôs, através da Medida Provisória 595, a abertura dos portos para os investimentos privados que deu origem à Lei 12.815 que até hoje não conseguiu dar a expansão ao setor portuário.
- Porto público é marcado, delimitado cujas áreas são de fácil organização e está delimitado à poligonal do porto organizado, que pela lei é composta por bens públicos, dos acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários. O prazo começou em junho de 2013 e terminaria em junho de 2014, mas até agora esses portos não têm poligonal determinada.
- A crise no Tietê, que operou em 2012 6,5 milhões de toneladas, paralisou a hidrovia porque o operador nacional do sistema deu prioridade à energia hidráulica. Isso comprometeu, inclusive, o abastecimento de água em diversas cidades às margens deste rio.
- As concessões rodoviárias até 2007, continham em seus editais, além do projeto a ser implantado, um ágio a ser pago ao Governo pela concessão e isso é repassado ao público nos pedágios. Isso foi derrubado e, a partir de 2008, as licitações passaram a ter as tarifas com valor equivalente a um



quarto do valor por 100 km comparados às rodovias de São Paulo e do Paraná.

- É necessário de dois ou três tipos de modelagem de licitação de rodovias, pois há rodovias praticamente prontas, outras que necessitam de obras complementares com pouco investimento e outras que ainda precisam ser implantadas e cujo investimento é altíssimo. Se for um modelo único, teremos pedágios resultantes muito altos.
- Quando falamos em mobilidade urbana, falamos de atender a população urbana independente do modal, mas em se tratando de mobilidade urbana a solução interliga diversos modais, pois apenas um não é capaz de suprir as demandas.
- No Brasil, a mobilidade é basicamente financiada pelas tarifas e, nos últimos anos, a população vem utilizando mais o transporte privado (carro) em detrimento do público (coletivo).
- Os carros transportam cerca de 20% dos usuários e ocupam 60% do espaço público urbano e as cidades brasileiras não são compatíveis com a quantidade de carros que nelas circulam.
- É importante trazer mais usuários para o sistema público e reter esses usuários no sistema. Para que isso aconteça, para atrair e manter esses usuários no sistema público, é necessário: baixar tarifas, oferecer conforto e pontualidade no serviço prestado. E só o ônibus não pode garantir isso.
- Os projetos precisam ser vistos pelos investidores, devem atrair o setor privado e satisfazer a população, os usuários. Temos o hábito de ver apenas qual o custo imediato e não visualizar tempo de vida, nem o custo de manutenção. É necessário cumprir os cronogramas, não podemos deixar os projetos parados aguardando serem relicitados.
- O sistema de transportes tem que ser pensado com vários modais se integrando para atender à população da melhor maneira possível, de acordo com as necessidades daquele trecho, sem ultrapassar os limites operacionais.
- O Transmilênio de Bogotá tem sido muito promovido, dizem que ele chega a 35 mil passageiros/hora/sentido nos horários de pico. Para chegar a essa qualidade, são três faixas com duas faixas de ultrapassagem e, praticamente, há uma esteira de ônibus. Realmente, assim não é possível



atrair mais usuários para o sistema, pois ele está sobrecarregado, mas não é um transporte com a qualidade que a população almeja.

- O VLT possui um modelo simplificado, capaz de carregar até 14 mil passageiros/hora/sentido; pode oferecer uma qualidade similar ao metrô, com a capacidade de revitalizar as regiões urbanas; tem baixa emissão de poluentes e pouco barulho; oferece melhor acessibilidade; tem facilidade de ser conectado a outros modais; pode otimizar os custos ao longo da vida útil; é uma solução que faz sentido na eficiência da mobilidade urbana e é o que pode atrair mais usuários para o sistema público, devido ao conforto e qualidade do serviço.
- É importante discutir a contratação *turn key*, ou “chave na mão”. Na questão do VLT, isso é fundamental: é preciso garantir o RDC (Regime Diferenciado de Contratação) e são necessários estudos e projetos adequados para a contratação em regime de *turn key*.
- A carteira federal de investimentos em mobilidade urbana conta com a provisão de R\$ 153 bilhões em investimentos, praticamente dois terços desse dinheiro tem natureza federal e dentro desses dois terços, um terço são recursos do Orçamento Geral da União (OGU), grosso modo, 20% da carteira de mobilidade vem do OGU.
- Quando cortam 10% do orçamento, estão cortando 50% da carteira de mobilidade e isso tem um impacto muito grande, pois esses 20% não são uniformemente distribuídos pelos entes da federação, mas concentrados nas cidades e estados que têm menor capacidade de endividamento.
- O financiamento tem basicamente duas linhas, o BNDES e a linha do pró-transporte que são recursos do FGTS, essa linha está concentrada em sistemas sobre trilhos. O setor privado corresponde a cerca de 15% da carteira com R\$ 21 bilhões, estados e municípios R\$ 34 bilhões, de contrapartida àquilo que é colocado pela União e pela iniciativa privada.
- Praticamente metade (46%) da Carteira Federal de Investimentos em Mobilidade Urbana é investimento em metrô e 25% é em sistemas sobre pneus (corredor e BRT). O restante fica com trens urbanos, monotrilho, VLT e outros sistemas (aquaviário, aero móvel), além de estudos e projetos.
- A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana entende que a ampliação de capital privado está em dois tipos de obras. A primeira oportunidade são obras de metrô (Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre



Recife e Fortaleza, que está começando agora). A segunda opção para investimentos privados são os trens urbanos chamados de LRT (ou *tram*). Totalizando um investimento previsto de mais de R\$ 30 bilhões e vendo o que se tem hoje, dá para dobrar a participação da iniciativa privada dentro dos empreendimentos de mobilidade que estão mapeados pelos planos do Governo Federal.

- Se todos os empreendimentos são concessões patrocinadas, se não estruturarmos um processo de garantia sério, a iniciativa privada não se interessará pelos empreendimentos de. Para essa situação, temos duas saídas: fundos garantidores ou empresas de parcerias. Se não houver uma infraestrutura razoável a iniciativa privada não virá participar dos investimentos, então é preciso regulamentar a utilização de aporte público.
- Sobre a estruturação inicial das propostas (obras que começam como públicas e depois viram concessão), estamos trabalhando atualmente na mudança dos normativos para flexibilizar o repasse de recursos federais para os empreendimentos de mobilidade e estamos exigindo o EVTE (Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica) para os investimentos sobre trilhos e sobre pneus que ultrapassem a casa de R\$ 50 milhões.
- É possível sim atrair investidores para o Brasil e uma das parceiras da Odebrecht é a Mitsui do Japão, que entrou com uma participação significativa. É claro que se trata de um investidor que já conhece o Brasil e que tem uma propensão maior a aceitar o “risco Brasil” do que alguém que venha de fora e não conhece o nosso *modus operandi*.
- A Supervia (trens urbanos do Rio de Janeiro) já ultrapassou a expectativa do número de passageiros, o que mostra que quando se investe no transporte sobre trilhos, o usuário vem, pois é um modal que oferece vantagens como tempo de transporte e qualidade de vida.
- Os fundos garantidores dos estados e municípios não conseguem fornecer as garantias para se conseguir financiamento. A saída seria um fundo garantidor federal, alimentado e com recursos que sejam colocados à disposição desses projetos de forma operacional, independente e com fluxo de recursos contínuo para que funcione o financiamento para o setor privado.
- Não temos, no Brasil, projetos de financiamento que podem representar um ponto de alavancagem do setor. Temos que evoluir em leis e regulamentos a



ponto de dar garantias aos financiadores para que os projetos sejam realizados.

- O tempo é fundamental numa PPP, diferente de uma obra pública onde o governo dosa o ritmo das obras para diminuir gastos. Quando o privado entra no projeto, a coisa muda de figura e a parte pública não pode falhar, ela tem que acontecer no tempo determinado.
- O transporte de passageiros sobre trilhos cresce a uma média histórica de 10% ao ano. Isso demonstra a grande atratividade deste sistema de transporte para a mobilidade da população. Porém, em 2014, houve um crescimento de apenas 4,5%, o que mostra que os sistemas que temos hoje estão estrangulados, não possuem capacidade para receber o aumento do contingente de pessoas que precisam desse deslocamento.
- O setor de transporte de passageiros sobre trilhos movimenta quase 10 milhões de passageiros ao dia, num total de 2,9 bilhões de passageiros ao ano. Distribuídos em 20 sistemas no Brasil, temos 12 operadores que administram esses sistemas com apenas quatro em regime de operação privada. Teremos 13 novos sistemas que estão sendo implantados. Destes, sete vêm de operação privada.
- Hoje temos 22 regiões metropolitanas no Brasil com acima de um milhão de habitantes e apenas metade dessas cidades possui algum sistema estruturante de transporte sobre trilhos. Essas 22 regiões metropolitanas concentram 87 milhões de habitantes, não há como estruturar a mobilidade urbana em cidades médias e grandes sem ter uma rede de atendimento de alta capacidade com os modais integrados.
- Devido à ampla capacidade de transporte, o sistema de passageiros sobre trilhos contribui para que não sejam acrescentados aos centros urbanos mais de um milhão de carros ao dia e 16 mil ônibus ao dia no movimento dos nossos passageiros, o que gera um retorno social. A contribuição poderia ser maior se a nossa matriz fosse mais balanceada, mas hoje esse setor movimenta apenas 4% do transporte urbano nacional.
- É muito frustrante analisar projetos como os que foram feitos para as cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, onde havia 79 km em linhas com previsão para serem inauguradas e nenhum quilômetro ficou pronto.
- Depois de 10 anos de vigência da lei que regulamenta essas parcerias e com um sucesso relativamente baixo, precisamos acordar para a importância de



criar novas possibilidades de que haja *players* e possamos incrementar as PPPs no Brasil.

- Atualmente o Brasil é o principal tomador de empréstimos com garantia soberana, oferecidos pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e tem sido assim por muito tempo.
- O BID trabalha em diversos setores, com um envolvimento muito profundo em infraestrutura, transporte e logística e agora com uma pequena participação preliminar em PPP, mas em termos de facilitar a troca de conhecimentos, promover as discussões conceituais.
- O desenvolvimento de programas de PPP capazes de garantir gestão fiscal responsável e melhorar a qualidade dos serviços depende de três aspectos institucionais: ambiente regulatório de qualidade, a clareza sobre os ritos e mecanismos de decisão e a existência de equipes capacitadas e multidisciplinares dentro dos governos. Estes três desafios precisam ser vencidos para que programas de investimento privado em infraestrutura sejam sustentáveis no longo prazo.
- O ambiente regulatório tem uma relação com a própria capacidade institucional e é um elemento chave dentro do tripé. Alguns temas que descobrimos e que foram parte da análise que o BID e as equipes acham que é muito importante: tem que haver segurança para os investimentos (papel das garantias); a alocação dos riscos dos contratos deve ser garantida durante a execução dos projetos de forma inclusiva, garantindo licitações competitivas; que os investidores percebam que existe transparência e que a participação dentro dos processos competitivos permita condições adequadas e sem competidores com vantagens não adequadas.
- As controladorias entendem o ambiente público, mas não estão familiarizadas com outras formas de contratação. Então, trazer os membros dos órgãos de controle para fazer uma discussão aprofundada do tema tem sido muito interessante para fazer os esclarecimentos. Esse tem que ser um processo continuado, com treinamentos e envolvimento de outras áreas do governo para manter a rapidez do processo, a troca de conhecimentos.
- O BID vem se posicionando estrategicamente para contribuir com os esforços de governos e de outras organizações multilaterais de desenvolvimento para a implantação de programas e projetos de PPPs. Podemos contribuir de diversas formas: com nossos produtos financeiros; na



formação de capacidades; na estruturação de projetos e na condução de diálogos estratégicos.

- Um produto específico do BID, no Brasil, são os Ciclos de Debates sobre Alianças Público-Privadas que reúnem autoridades do Setor Público, Privado, Sociedade Civil, Órgãos de controle e Academia para discutir oportunidades de aprimoramento do ambiente de PPPs e outras formas de parcerias estratégicas.
- A pesquisa CNT 2014 mostra que temos uma malha rodoviária em deterioração, baixa perspectiva de recuperação em curto prazo porque não tem dinheiro para fazer. Mais de 60% da carga brasileira é transportada pelas rodovias, então o conceito do “Brasil rodoviário” é verdadeiro, porém o custo de operação dos caminhões está em elevação, com todas as tributações e o estado da malha, estoura-se o custo de viabilidade do setor.
- A nossa malha é de 1.698.000 km no total, pavimentada temos 200.000 km, e das pavimentadas, 65.000 km é federal e apenas 5.000 km duplicado. Então, o cenário atual é que temos um país que depende das rodovias e sem previsão de mudança na matriz de transporte em curto prazo, com uma pequena extensão da malha duplicada e crescente frota de veículos.
- A NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) fez esse estudo e demonstrou que se a rodovia estiver em estado ótimo, o caminhão tem um custo operacional de R\$ 2,73 por km e se estiver em estado péssimo R\$ 5,23, então estamos duplicando o custo operacional do caminhão só por causa da pavimentação.
- 74% das vias sob concessão estão em estado ótimo enquanto as administradas pelo poder público, só 30%. Isso implica que a política de concessão passou a ser um substituto das obrigações do estado. O estado concede as rodovias para dizer que está fazendo obras. Caímos 18 posições no ranking de competitividade por causa da malha.
- Quando iniciou o processo de concessão de rodovias, em 1997, primeiro fomos aprender a fazer concessão, era escolhido o trecho pela densidade de tráfego, era um processo de recuperação e melhorias, os modelos eram por outorga, arrecadatório mesmo, a TIR (Taxa Interna de Retorno) era altíssima, chegou a 20%, o país ainda oferecia um risco muito grande e o reflexo disso era a tarifa lá em cima.



- Nos anos 2000 já tínhamos trechos com alta densidade de tráfego, o processo era de melhoria e expansão de capacidade. Não houve outorga, a taxa era adequada ao momento político e o risco Brasil era baixo. Hoje temos rodovias com baixa densidade de tráfego, elevado investimento, aparentemente não haverá outorga apesar da discussão, TIR elevada e alto risco Brasil, resultado volta à tarifa de pedágio alta. Este ciclo, para o usuário é perverso.
- A tarifa de pedágio é uma variável de política de competitividade, é um resultado de equação financeira. A tarifa deveria passar por uma discussão de competitividade, existem diversos modelos que poderíamos debater. Por exemplo, a duplicação da via que é cobrada desde o início deveria entrar só quando houvesse a necessidade, aí seria incorporado à tarifa. Outra coisa é quando se tem um modelo fechado, você recebe um tíquete e paga pelos quilômetros que você rodou.
- Mesmo com o PIL, não teríamos um número suficiente de ferrovias. Para a prorrogação de contratos, a ANUT sugere que parte da capacidade da via seja disponibilizada ao mercado, quebrando o monopólio. Instituir o direito de passagem obrigatório: quem quiser, pode passar desde que não tenha problemas técnicos. Estabelecer regras para a venda de capacidade pelas concessionárias.
- Os projetos *green field* de ferrovia não são viáveis financeiramente, do ponto de vista privado. Ninguém vai construir ferrovia com 100% de capital privado, é inviável e sem retorno. Necessita-se de recurso público. Os contratos atuais normalmente variam entre 45% - 55%, quase meio a meio para se ter uma TIR atrativa.
- Numa simulação de parceria em uma ferrovia, é evidente que ninguém iria investir R\$ 16 bilhões num projeto para ter uma rentabilidade de 4%. Se parte do investimento fosse público, para dar 10%, esse fluxo de caixa só remunera R\$ 9 bilhões, esses outros R\$ 7 bilhões tem que vir de algum lugar. Pensamos que deve ser do governo, o que chamamos de Compartilhamento de Investimento. Então, o que a ANUC deseja para o setor ferroviário é a exploração aberta, não pode haver monopólio; sem cobrança de outorga; compartilhamento de investimento, nos trechos já concluídos (Anápolis – Estrela do Oeste); novos trens e compartilhar conhecimentos.



Síntese dos Painéis

Solenidade de Abertura

Tema	Solenidade de Abertura
Data	06/10/2015
Horário	09h – 10h
Palestrantes	Jussara Ribeiro, Presidente do Instituto BESC de Humanidades e Economia e Coordenadora geral do Fórum PAINEL 2015. Eliseu Padilha, Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Também compuseram a mesa: Marcelo Venot, Diretor da ANTT. Edson Dauto, Gerente Nacional de Transportes do BNDES.

Síntese

Objetivos

Abrir o Fórum PAINEL 2015, agradecendo ao Conselho do evento, aos patrocinadores e a todos os palestrantes. Homenagear o Exmo. Sr. Min. Eliseu Padilha, pelos serviços prestados ao setor de transportes. Apresentar e tecer comentários sobre a nova etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL), do Governo Federal.

Três ideias centrais

1) Precisamos nos dedicar e acreditar em nós e no país, não apenas no setor público quanto no privado, pois enquanto não houver estabilidade no nível de cidadania e conhecimento, com o todo o potencial que temos, não conseguiremos nos estabilizar.



2) Uma das iniciativas do Governo é o PIL (Programa de Investimentos em Logística), que prevê R\$ 66,1 bilhões para rodovias, R\$ 86,4 bilhões para ferrovias, R\$ 37,4 bilhões para portos e R\$ 8,5 bilhões para aeroportos.

3) Quanto mais o estado interfere nas atividades do mercado, maior tem sido o prejuízo. Precisamos de empreendedores para gerar riquezas capazes de levar o país ao pleno e sustentável crescimento econômico.

Conceitos e diretrizes apresentados

- No Brasil, a logística dos transportes ainda tem um custo muito alto devido às deficiências técnicas e falta de orientação a respeito do modal mais adequado.
- Apesar de ter mais de 40 mil quilômetros de rios navegáveis e uma costa propícia à navegação, o país ainda transporta praticamente todos os seus produtos por rodovias.
- O Estado brasileiro, mais do que nunca, precisa de iniciativas do setor privado. Uma das iniciativas do Governo é o PIL (Programa de Investimentos em Logística), que prevê: R\$ 66,1 bilhões para rodovias, R\$ 86,4 bilhões para ferrovias, R\$ 37,4 bilhões para portos e R\$ 8,1 bilhões para aeroportos.
- Nas rodovias, a previsão é de concessões em todo o território.
- Há previsão de novos e grandes investimentos em portos, principalmente no Sudeste, e o Norte deve ganhar uma grande expressão, principalmente no que tange às commodities.
- A grande esperança do setor ferroviário é o projeto que levará a uma saída para o Pacífico, onde poderemos conseguir muita competitividade trocando os modais, fato que atraiu a atenção dos chineses.
- Setor aéreo possui 82% de aprovação da população. Está em andamento a concessão de mais quatro aeroportos: Florianópolis, Fortaleza, Salvador e Porto Alegre. É o setor que mais cresceu em 10 anos e a previsão é de 7% de crescimento nos próximos 20 anos.
- Está sendo pensado para a INFRAERO um novo modelo de gestão, que reflita a nova realidade da empresa após as concessões. Por exemplo, no aeroporto de Goiânia, está se buscando ampliar a exploração comercial, por meio da implantação de um *shopping center*.



Oportunidades identificadas

- Neste momento de grande crise econômica, torna-se mais oportuno a discussão e troca de conhecimentos que possam colaborar com o debate para nos tirar do nosso atraso histórico no que tange a infraestrutura dos transportes.
- O Brasil tem o maior potencial inexplorado do mundo, sob todos os aspectos, principalmente no humano.
- As Parcerias Público-Privadas devem ser incentivadas, pois o Estado não pode ser o detentor de tudo. Precisa ser criado um plano de desenvolvimento e investimentos para o país, com uma visão de longevidade, que não mude com os governantes.
- O porto de Santarém (PA) permite a atracação natural de grandes navios e a concessão da rodovia Cuiabá – Santarém (BR 163 de 976 km) pode mudar o custo logístico da região, com a integração dos modais rodoviário e aquaviário.

Ameaças identificadas

- O Brasil é um país onde não faltam recursos humanos e materiais, o problema maior parece ser a falta de gestores capacitados, pois quanto mais o estado interfere nas atividades do mercado, maior tem sido o prejuízo.

Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Programa de Investimentos em Logística (PIL).

Tipos de conhecimentos presentes na Solenidade

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	



Oportunidades adicionais identificadas na Solenidade para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Impacto da economia brasileira a partir da aplicação do PIL nos diversos modais.	X		X	



Painel 1

Tema	Cenário macroeconômico para o desenvolvimento da infraestrutura nacional de transporte.
Data	06/10/2015
Horário	10h às 11h30min
Palestrantes	Adailton Cardoso Dias, Diretor de Planejamento e Pesquisa do DNIT. Diego Machado, economista. Élcio Gomes Rocha, economista-chefe do Banco do Brasil. Raul Velloso, economista. MEDIADOR: Francisco José Araújo Bezerra, Superintendente do escritório Técnico de Estudos do Nordeste do Banco do Nordeste.

Síntese

Objetivos

Debater aspectos e características macroeconômicas que influenciam diretamente o desenvolvimento da infraestrutura nacional de transporte, como políticas públicas de investimento e financiamento; indicadores de crescimento econômico e atratividade de capitais.

Três ideias centrais

- 1)** A melhoria das políticas públicas de infraestrutura tende a ser um multiplicador da economia e essa é uma questão intersetorial, interministerial, transversal, na medida em que ela viabiliza as condições de crescimento de outros setores.
- 2)** Apesar de o investimento em infraestrutura ser de fundamental importância para o desenvolvimento econômico, são enormes os desafios relacionados à melhoria e ampliação da oferta de infraestrutura de transporte



3) O problema da infraestrutura é um problema estrutural do país que precisamos resolver para aumentar o nosso potencial a médio e longo prazo, e é a melhor alternativa para reconduzir a inflação de forma sustentável para a trajetória de metas.

Conceitos e diretrizes apresentados

- Temos hoje cerca de 120.000 km de rodovias federais, 28.000 km de ferrovias e 18.000 km de hidrovias navegáveis e 11 eclusas.
- O DNIT possui uma carteira de contratos que envolvem obras de manutenção, obras de serviços, obras de construção e adequação de capacidade, estudos, projetos, gerenciamento e supervisões.
- O objetivo do PIL é bastante voltado para o investimento estrangeiro ou privado e uma pequena parcela de investimento público para a realização das intervenções que fiquem fora da programação inicial.
- Pelo DNIT, temos vários investimentos em andamento, como o arco metropolitano do Rio de Janeiro e a BR 381 em Minas Gerais, que hoje é um dos maiores investimentos do Governo Federal.
- As ações para renovar a matriz de transporte estão sendo pensadas em longo prazo e poderão levar até 20 anos para alcançar o equilíbrio que se pretende.
- O Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) do DNIT estuda a utilização do aço-brita na fabricação de pavimentos, que é um resíduo da produção de minério de ferro e não tem nenhuma utilização.
- DNIT está realmente comprometido com o ideal de melhorar a logística e a infraestrutura dos transportes no Brasil.
- A desapropriação é uma questão que precisamos resolver com a fiscalização da Faixa de Domínio. Para isso o DNIT lançou o PROFAIXAS.
- O nosso custo logístico de transportes é muito alto, principalmente no transporte de longa distância que não utiliza os outros modais e sobrecarrega o modal rodoviário.
- A melhoria das políticas públicas de infraestrutura tende a ser um multiplicador da economia e essa é uma questão intersetorial, interministerial, transversal, na medida em que ela viabiliza as condições de crescimento de outros setores.



- Principais pontos a serem considerados na elaboração de políticas públicas: análise das preferências dos atores privados; ação baseada no conhecimento adquirido; definição de um caminho alternativo (Plano B).
- Já é visível que temos uma influência positiva do setor externo, a balança comercial e contas correntes já estão respondendo.
- Quanto ao PIB, só haverá uma pequena recuperação no início de 2017 e o canal para essa recuperação se dará via investimentos, de preferência investimentos em infraestrutura.
- O consumo não tem condições de manter um ciclo econômico se não for acompanhado pelo aumento da infraestrutura de oferta da economia, para não gerar desequilíbrio.
- Analisando trimestre a trimestre, o crescimento do PIB do Brasil está estagnado há oito trimestres seguidos o mesmo tempo em que observamos os investimentos em queda. Esse ciclo de desaceleração da economia, não começou esse ano, vem desde 2010.
- Segundo o IBGE, o investimento no Brasil é dividido em três: construção, máquinas & equipamentos e pesquisa & desenvolvimento.
- Temos que mudar o modelo de consumo para investimento, em diversos setores, principalmente neste de infraestrutura de transportes e de logística.
- O problema da infraestrutura é um problema estrutural do país que precisamos resolver para aumentar o nosso potencial a médio e longo prazo, e é a melhor alternativa para reconduzir a inflação de forma sustentável para a trajetória de metas.



Oportunidades identificadas

- No DNIT estão sendo desenvolvidas algumas estratégias como o desenvolvimento do planejamento integrado, que visa diminuir a burocracia, melhoria dos processos de elaboração dos projetos e análise dos projetos básicos e anteprojetos que são fundamentais para concluir o processo de licitação de forma mais ágil e acessível.
- Outros projetos em desenvolvimento pelo DNIT: Plano Nacional de Manutenção Rodoviária, Plano Nacional de Contagem de Tráfego.
- Segundo o DNIT, a utilização do aço-brita na fabricação de pavimentos poderá resolver questões técnicas, econômicas e ambientais.
- O cenário ideal para obter uma retomada do crescimento econômico brasileiro seria: cortar custos, concessões, investimentos. Porém, o investimento em infraestrutura gera apenas benefícios, pois amplia a capacidade de abastecimento e, com melhorias na infraestrutura há uma considerável redução no custo final dos produtos.
- É necessário criar soluções acessórias que reduzam os impactos negativos, gerar maior participação do agente privado, bem como atrair maior investimento estrangeiro para o país.
- O Brasil tem vantagens e se torna atrativo para investimentos em infraestrutura mesmo no cenário atual. Os preços dos ativos brasileiros caíram; executivos estrangeiros olham para a economia brasileira a longo prazo; a dimensão do mercado brasileiro, a presença de empresas de grande porte; renome internacional na área de construções, são alguns pontos dessa nossa vantagem apesar da situação que se apresenta.
- Há necessidade da integração de entes privados e/ou entidades de classe setoriais que pudessem levar as demandas para o poder público de forma a contribuir com o processo de formulação de políticas públicas, inclusive de financiamento.
- O Banco BRICS surge como uma onda pró-infraestrutura, uma potencial fonte de fomento para o desenvolvimento do setor e do país.
- O investimento em educação é fundamental, mas o investimento em infraestrutura pode alavancar a produtividade, pois com boas estradas, portos, hidrovias reduz o tempo e o custo da mercadoria a ser transportada.



- Fez-se um exercício hipotético: elevamos o investimento do PIB em infraestrutura de 2% para 3% e o resultado projetado de crescimento econômico para 2019 eleva o crescimento potencial da economia em 0,9%.
- Esse é o nosso grande desafio: buscar recursos para complementarmos os investimentos em infraestrutura para garantirmos o crescimento econômico nos próximos anos e, para isso não podemos contar apenas com o BNDES para esse financiamento, precisamos de um mercado de capital para concretizarmos isso.

Ameaças identificadas

- No cenário macroeconômico atual, temos queda da produção econômica, alta dos juros básicos da economia, forte desvalorização do real.
- A questão ambiental precisa ter seu modelo repensado: os processos simplificados, diluir no decorrer do tempo as compensações que surgirem durante o empreendimento rodoviário.
- O Brasil passa por uma conjuntura doméstica bem difícil devido aos seus problemas internos, mas também devido à sua dependência das exportações das commodities agrícolas e metálicas.
- O superciclo de commodities chegou ao seu pico em 2011 e, desde então, apresenta uma queda.
- O índice de competitividade do Brasil, conforme relatório do Fórum Econômico Mundial, tem sofrido uma queda significativa em diversos setores da economia a partir de 2012, o que afeta consideravelmente a produtividade e competitividade.
- Os principais obstáculos das políticas públicas que desestimulam a iniciativa privada a investir em parceria com o nosso governo são o alto custo de financiamento atrativo e poucas alternativas de financiamento em longo prazo aumentando o risco de obras.
- Em um estudo recente do Banco Mundial, baseado na conjuntura a partir de 2003 mostra que uma desaceleração de 1 ponto percentual no crescimento da China reduz potencialmente o crescimento do PIB do Brasil em 0,8 pontos percentuais.
- No Fórum Econômico Mundial, todo ano pergunta-se aos empresários quais os empecilhos para fazer negócio em determinado país? No Brasil, a infraestrutura



sempre está presente. Então, se queremos atrair investidores estrangeiros, precisamos investir em infraestrutura de qualidade.

- E o que vemos é que, devido à crise em que nos encontramos que em parte deve-se à falta de infraestrutura, e para tentar sair da crise a tendência é reduzir ainda mais os investimentos em infraestrutura, principalmente no que diz respeito aos transportes. Então fica muito difícil acreditar nos planos do governo, pois a tendência é piorar essa situação, pois ao invés de enfrentar o problema continuaremos discutindo e fugindo dele.
- O modelo econômico oficial é hostil ao investimento privado. O setor privado compara as opções e como encontra esse viés contra seus investimentos em infraestrutura, ele procura outras opções ou deixa de investir em infraestrutura e vai investir em outros segmentos que lhe rendam mais.

Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Programa de Investimentos em Logística (PIL)
- Plano Nacional de Logística de Transportes
- Plano Nacional de Manutenção Rodoviária
- Plano Nacional de Contagem de Tráfego
- Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR)
- PROFAIXAS
- BNDES

Principais comentários da plateia a partir do debate

- É necessário redirecionar para melhoria da infraestrutura alguns investimentos públicos que foram direcionados a outros setores como políticas públicas sociais, para que, além dos preços de valores e serviços, possamos melhorar a distribuição de renda no país.
- Há estudos como o do Banco Mundial que mostra que a burocracia interfere na atratividade do investimento, mas não conseguem mensurar esta interferência em termos quantitativos.



- O Estado tem se afastado cada vez mais de ações diretas em obras de infraestrutura, mas é necessário um reposicionamento dentro dessa nova estrutura.

Tipos de conhecimentos presentes no PAINEL

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	X
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	

Oportunidades adicionais identificadas no PAINEL para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Implantação do aço-brita na fabricação de pavimentos.	X	X	X	X
Fiscalização da Faixa de Domínio através do PROFAIXAS.	X		X	
Planejamento Integrado no DNIT	X	X	X	
Estudos sobre aumento do investimento do PIB de infraestrutura e impactos na economia nacional.			X	



Painel 2

Tema	Modelos setoriais de gestão operacional de infraestrutura.
Data	06/10/2015
Horário	13h30min às 15h30min
Palestrantes	Nelson Carlini, Presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil. Rogério Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da SAC. Silvio Vasco Campos Jorge, Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte ferroviário e multimodal – CBC. MEDIADOR: Frederico Bussinger, Consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio-Ambiente.

Síntese

Objetivos

Debater modelos setoriais de gestão operacional de infraestrutura com foco nas experiências pública e privada de gestão portuária e aeroportuária.

Três ideias centrais

- 1)** Os conselhos de administração das empresas portuárias têm que manter o governo como seu maior acionista, mas seus conselhos de administração têm que representar a comunidade, os interesses econômicos ligados àquela instituição.
- 2)** O setor aeroportuário obteve um crescimento médio, nos últimos 12 anos, em torno de 10% ao ano. Isso se deu, em parte, devido à desregulamentação que baixou consideravelmente o custo médio das tarifas aéreas, de modo que atualmente há passageiros realizando seu traslado interestadual por meio do modal aéreo do que pelo rodoviário.



3) A quantidade de contêineres movimentados acompanha a balança comercial, quanto mais se exporta ou importa, mais contêineres são movimentados e temos sido compensados com o aumento do movimento de contêineres na cabotagem e por ferrovias.

Conceitos e diretrizes apresentados

- As aprovações, não só as ambientais, como as do poder concedente, de instalação, de dragagem são muito morosas nos projetos de portos no Brasil.
- O Governo tem optado por investir em obras mais populares do que aparelhar a infraestrutura e logística.
- Os terminais portuários privados, cujos riscos ficam a cargo dos investidores que podem, querem e se propõem a fazer, onde não há dinheiro público envolvido; têm que se submeter a processos burocráticos e morosos que não são necessariamente obras de expansão.
- Os conselhos de administração das empresas portuárias têm que manter o governo como seu maior acionista, mas seus conselhos de administração têm que representar a comunidade, os interesses econômicos ligados àquela instituição.
- Nossa ideia dos portos brasileiros tem que acompanhar esse crescimento e abandonar essa concepção do século passado de portos que se concentram em áreas urbanas densamente ocupadas.
- Mais de 30% dos portos não se equilibram economicamente e necessitam de estudos para fazer PPPs para mantê-los, pois eles não precisam de investimento do governo, precisam de uma autoridade para saber o que está acontecendo.
- A nova Lei dos Portos de 2013 ainda não trouxe efeitos concretos, estudos continuam sendo feitos, mas as autorizações não saem.
- O setor aeroportuário obteve um crescimento médio, nos últimos 12 anos, em torno de 10% ao ano. Isso se deu, em parte, devido à desregulamentação que baixou consideravelmente o custo médio das tarifas aéreas e fez com que as companhias aéreas se interessassem e investissem mais, de modo que atualmente há passageiros realizando seu traslado interestadual por meio do modal aéreo do que pelo rodoviário.



- Para fins de investimentos em infraestrutura dos aeródromos, o que nos interessa são os públicos: os geridos pela União são 65, estados e municípios quase 488 dos quais a maioria estava sem instrumento de outorga, na ilegalidade.
- Outro mecanismo que o Governo tem utilizado para diminuir os gargalos de infraestrutura é o mecanismo de autorização, em que a empresa privada faz o seu investimento, no seu terreno por sua conta e risco. Desde sua criação já foram feitas várias solicitações, a maioria já autorizada, com um investimento previsto de R\$ 3 bilhões.
- O investimento em aeroportos no Brasil, de 2011 para cá, representa o triplo do que se havia investido nos 15 anos anteriores. O que demonstra que, apesar de ainda sejam possíveis algumas correções, o modelo de concessão aeroportuária criado tem produzido resultados positivos.
- A Secretaria de Aviação Civil foi criada e já recebeu a missão de fazer as concessões dos aeroportos, Guarulhos, Viracopos, Brasília. Além desses aeroportos, também já foram concedidos os aeroportos de Galeão e Confins. Há ainda outros quatro processos em andamento, Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre, que foram anunciados em junho.
- O modelo de concessão de aeroportos está estruturado e é bastante atrativo para os investidores privados.
- No Brasil, o início da containerização se deu na década de 1960, por imposição dos importadores americanos de calçados, fábrica da Kodak e Ford Corporation.
- Passamos da movimentação de seis contêineres por hora na década de 1970, para 100 contêineres por hora atualmente, em navios onde é possível carregar e descarregar dois contêineres simultaneamente.
- O número de contêineres movimentados mundialmente está próximo de alcançar a excepcional marca de aproximadamente 30.000.000 em circulação em 2015.
- O termo TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), serve para referenciar, além do número de unidades, as capacidades e tamanhos de navios de contêineres.
- Hoje temos uma das melhores legislações do mundo sobre contêineres. Desburocratizamos todo o processo, tanto que hoje temos contêineres estrangeiros circulando pelo país no transporte de cabotagem bem como no transporte de contêineres em ferrovias.



- A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC tem hoje, diversos pleitos junto ao Governo Federal como a redução da Alíquota do Imposto de Importação de 2% para zero por cento no âmbito do Mercosul.
- A quantidade de contêineres movimentados acompanha a balança comercial, quanto mais se exporta ou importa, mais contêineres são movimentados e temos sido compensados com o aumento do movimento de contêineres na cabotagem e por ferrovias.
- Os portos chineses movimentam 170 milhões de contêineres em 2014, os portos brasileiros devem movimentar 10 milhões.

Oportunidades identificadas

- A autoridade portuária deve ser separada da administração do porto e esta ser privatizada, com um contrato de gestão para gerir o porto com suas obrigações e é claro, recebendo um percentual e executando o programa de utilização das áreas com uma administração portuária moderna e ainda ajudando o governo, maior acionista do porto, a solucionar problemas como utilização de tais espaços, investimentos, dentre outras obrigações.
- A reutilização dos contêineres, que antes eram descartados e não tinham utilidade, hoje são reaproveitados para outras atividades distintas como o transporte de tropas, entre outras funções como refeitório, banheiro, alojamento, armazém, lavanderia.



Ameaças identificadas

- Certas medidas paralisaram o desenvolvimento do setor como o decreto que estabelecia a obrigatoriedade de os terminais privados movimentarem apenas cargas próprias, foram quase cinco anos para ser removido e, em oito anos ainda não se conseguiu retomar o construção e arrendamentos.
- Bitributação na emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal.

Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Parceria Transpacífico
- Cia Docas
- Nova Lei dos Portos de 2013 (Lei 12.815/2013)
- Lei de criação da ANAC em 2005 (Lei 11.182/2005)
- Decreto de regulamentação da ANAC em 2006 (Decreto 5.731/2006)
- Secretaria de Aviação Civil (criada pela Lei 12.462/2011)
- Decreto de autorização de aeródromos particulares (Decreto 7.871/2012)
- Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC)
- Lei dos Contêineres (Lei 9.611/1988)
- Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC)
- REPORTO
- Operador de Transporte Multimodal (OTM)
- CONFAZ



Principais comentários da plateia a partir do debate

- Haverá uma concessão de tarefas em contrato para a administração portuária local, sem isso nada mudará no cenário atual onde os administradores portuários apenas acatam as decisões do Governo Federal.
- Vemos que os valores das outorgas nas licitações dos aeroportos foram bem altos e vemos também que desses valores, nada voltou para o setor, transformou-se em carga tributária disfarçada.
- O problema dos preços abusivos de alimentos e produtos nos aeroportos se dava muito devido à falta de opção, porém com o aumento da oferta dos produtos e alimentos, o operador privado pode colocar segmentar o mercado e colocar operadores que atendam aos diversos públicos.
- Itatinga (usina de energia do Porto de Santos) é o exemplo do ativo não operacional das Docas como áreas que deveriam ter outra utilização uma vez que já estão comprometidas pela ocupação urbana.
- A concessão dos aeroportos tem semelhanças com o modelo de concessão rodoviária. Nós da ANUT somos contra a outorga, pois quem paga por ela é o usuário e é por isso que ela está embutida nos valores de alimentos e produtos dentro dos aeroportos.
- A Lei do OTM é de 1996 e até onde sei, a lei é boa, mas demorou anos para fazer a primeira operação e consta que não tem sido muito utilizada, já houve alguma mudança no CONFAZ
- Estamos aguardando a resolução do CONFAZ, o que temos são pequenas atitudes para fazer esse transporte multimodal e as empresas utilizam alguns artifícios, mas ainda é mais caro fazer o transporte de longa distância intermodal que segmentado.
- Devido ao grande potencial de crescimento aumento do setor, vemos que, no estado de São Paulo deveria ter, pelo menos, mais dois aeroportos sendo planejados.
- A EMBRAER, aproveitou as dificuldades do setor aeroportuário para melhorar a sua condição e chegar ao que é hoje, enquanto o setor portuário continuou dependendo da Petrobras e, cada vez que há um problema nela, o setor é muito afetado.



Tipos de conhecimentos presentes no Painei

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	X
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	X

Oportunidades adicionais identificadas no Painei para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Estudos de privatização da administração dos portos.		X	X	
Reutilização de contêineres.	X	X	X	
Estudo de reaproveitamento de áreas de portos desativados, dentro dos núcleos urbanos	X	X	X	
Criação de portos em áreas não densamente populadas		X		



Painel 3

Tema	Competitividade e o escoamento da produção industrial e do agronegócio brasileiro.
Data	07/10/2015
Horário	9h às 10h30min
Palestrantes	Edeon Vaz Ferreira, Diretor Executivo do Movimento Pró-logística de Mato Grosso. Fernando José de Pádua Costa Fonseca, Diretor da ANTAQ. Luiz Antônio Fayet, consultor de logística da CNA. MEDIADOR: Frederico Bussinger, Consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio-Ambiente.

Síntese

Objetivos

Debater a intermodalidade e seus desafios na busca pela competitividade do escoamento da produção industrial e do agronegócio brasileiro.

Três ideias centrais

1) O agronegócio tem mercado, mesmo com crise mundial adiam-se outros produtos, mas comida não tem como adiar. Se conseguirmos acelerar o investimento, racionalizar os custos, teremos uma infinidade de oportunidades que ainda não enxergamos. Se diminuirmos o custo logístico, poderemos exportar muito mais e, se criarmos a força tarefa (com a participação de vários Ministérios envolvidos no assunto) para realmente destravar essas questões burocráticas, podemos começar a dar andamento a esses projetos em 30 dias. A defesa do Brasil está no destravamento da infraestrutura e só com um esforço conjunto, poderemos promover o nosso desenvolvimento.



2) Segundo a CNA, se o Arco Norte permitir o transporte de mais cinco milhões de toneladas por ano, ainda demoraremos 20 anos para equilibrar oferta e demanda, uma vez que há o déficit atual de 64 milhões de toneladas e mais o incremento do crescimento neste período.

3) Desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior que o dos EUA e da Argentina. Nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas devido à nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo à sociedade. Nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai, chega lá por US\$ 171 por tonelada enquanto o americano chega por US\$ 71, pois a média deles, incluindo hidrovia e ferrovia, gasta no frete interno, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete interno é de US\$ 126 por tonelada.

Conceitos e diretrizes apresentados

- A maioria da produção nacional é produzida do Paralelo 16 para o norte, principalmente soja e milho.
- No Brasil ainda transportamos através de rodovias 65% de toda a produção agrícola, o modal mais caro.
- Nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai, chega lá por US\$ 171 por tonelada enquanto o americano chega por US\$ 71, pois a média deles, incluindo hidrovia e ferrovia, gasta no frete interno, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete interno é de US\$ 126 por tonelada.
- O Mato Grosso tem projeção de elevar, em percentuais consideráveis, a sua produção de milho e soja até 2022 e para isso é necessário que tenhamos alternativas para escoar toda essa produção de forma mais economicamente viável e, sem dúvida, a saída para o Arco Norte é a nossa melhor alternativa.
- O Movimento Pró-Logística percorre três rodovias (BR 364, BR 163 e BR 158) todos os anos para verificar o andamento, a qualidade e avalia e mede cada trecho da rodovia em obras com os Estradeiros e reporta aos órgãos controladores.
- Das hidrovias no Arco Norte, a do Teles Pires – Juruena – Tapajós que já está em fase conclusiva do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e



Ambiental) que não ficará perfeito, pois tem três trechos cujos estudos não foram realizados já que estão em terras indígenas e eles não permitiram.

- O Movimento Pró-Logística foi à frente parlamentar da Agropecuária e elaborou três projetos de decreto legislativo: um para a hidrovía Juruena – Teles Pires - Tapajós, um para a hidrovía do Paraguai e outro para a hidrovía do Rio das Mortes (Araguaia – Tocantins). Já passaram por duas comissões e estão tramitando e com a aprovação desses projetos. Espera-se que até o fim do ano eles sejam aprovados.
- As hidrovias ajudarão a diminuir consideravelmente o custo do transporte das produções agrícolas. Temos o seguinte perfil para a saída para o Arco Norte que, incorporando Salvador, vai transportar 70 milhões de toneladas até 2030.
- É importante destacar a importância do setor aquaviário para a economia do país uma vez que é responsável por 95% das exportações, como também é fundamental para a importação.
- No Brasil, temos dois tipos de Portos: os Terminais Públicos e os Terminais Privados (TUPs) e, no que diz respeito à movimentação do agronegócio, sem dúvida os TUPs e alguns portos organizados têm uma relevância bastante interessante.
- Na cabotagem brasileira ainda predomina o transporte de combustíveis devido ao sistema Petrobras / Transpetro, uma movimentação significativa de bauxita e os contêineres crescendo a cada ano.
- Os portos organizados estão por todo o país, muitos vinculados à companhia Docas Federais, outros que passaram a ser delegados a estados e municípios, como é o caso do porto de Paranaguá.
- Temos também diversos portos públicos que operam predominantemente grãos, alguns em fase de estudos para o processo de concessão, como o Porto de Santarém, Porto de Vila do Conde, são projetos que estão no PIL e que necessitam de projetos estruturantes, como a pavimentação da BR 163, e a ferrovia saindo da Norte-Sul até Vila do Conde, para aumentar a atratividade para os arrendamentos que serão lançados.
- São 167 Terminais de Uso Privado (TUPs), esse número cresceu muito depois do novo Marco Regulatório, quando foi eliminada a restrição de movimentação de carga de terceiros por esses terminais.



- Quanto aos arrendamentos, o novo Marco Regulatório estabelece basicamente três linhas para fins de investimentos: em oferta (novos arrendamentos), melhoria em oferta (renovação de contratos vigentes com perspectiva de investimentos) e melhoria da infraestrutura portuária (com o fim da restrição) da movimentação portuária (facilita a instalação dessas estruturas).
- Em 50 anos o Brasil deixou de estar entre os maiores importadores de comida e passou a ser o segundo maior exportador. Até o final desta década, ultrapassará os EUA, se nada nos atrapalhar.
- Desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior que o dos EUA e da Argentina. Nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas devido à nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo à sociedade.
- Comparando os custos que temos hoje com o escoamento do agronegócio por Santos e Paranaguá com os custos estimados quando fizermos a saída pelo Arco Norte, estima-se uma diferença de 46 milhões de toneladas com margem de erro de 20 a 30%.
- Só o estado do Mato Grosso perdeu de renda US\$ 1200 bilhões, devido à nossa ineficiência logística e isso é apenas uma parcela, pois faltam terminais de contêineres, entre outros fatores.
- A Presidente propôs, através da Medida Provisória 595, a abertura dos portos para os investimentos privados que deu origem à Lei 12.815 que até hoje não conseguiu dar a expansão ao setor portuário.
- Porto público é marcado, delimitado cujas áreas são de fácil organização e está delimitado à poligonal do porto organizado, que pela lei é composta por bens públicos, dos acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários. O prazo começou em junho de 2013 e terminaria em junho de 2014, mas até agora esses portos não têm poligonal determinada.
- A crise no Tietê, que operou em 2012 6,5 milhões de toneladas, paralisou a hidrovia porque o operador nacional do sistema deu prioridade à energia hidráulica. Isso comprometeu, inclusive, o abastecimento de água em diversas cidades às margens deste rio.



- As concessões rodoviárias até 2007, continham em seus editais, além do projeto a ser implantado, um ágio a ser pago ao Governo pela concessão e isso é repassado ao público nos pedágios. Isso foi derrubado e, a partir de 2008, as licitações passaram a ter as tarifas com valor equivalente a um quarto do valor por 100 km comparados às rodovias de São Paulo e do Paraná.
- É necessário de dois ou três tipos de modelagem de licitação de rodovias, pois há rodovias praticamente prontas, outras que necessitam de obras complementares com pouco investimento e outras que ainda precisam ser implantadas e cujo investimento é altíssimo. Se for um modelo único, teremos pedágios resultantes muito altos.

Oportunidades identificadas

- A Usina Hidroelétrica de São Manoel ainda não foi licitada, portanto ainda pode vir com eclusa, já que a lei das eclusas foi aprovada em janeiro desse ano. Com essas eclusas pode-se chegar até Cachoeira Rasteira que abre a possibilidade de atender 5,9 milhões de hectares que correspondem a 30 milhões de toneladas de grãos.
- A hidrovía Arinos – Juruena – Tapajós onde estão previstas três eclusas, três hidroelétricas no Juruena e uma no Arinos, é mais fácil, pois o desnível é menor e atenderia a mais de 20 milhões de toneladas.
- A cabotagem na costa brasileira demonstra um enorme potencial, em torno de 7500 km de costa onde 80% da população e da produção industrial se concentra e sem dúvida alguma que esse novo perfil de navegação que começa a frequentar os portos brasileiros, esse modal tende a ser bastante demandado e com isso, forçando intervenções em nível estatal no sentido de melhorar a efetivação e eficácia desse tipo de transporte.
- A perspectiva, dentro Plano Nacional de Logística de Transporte, para alcançar o equilíbrio da matriz de transporte, é que até 2025 consigamos minorar a diferença que há entre os diversos setores dessa matriz.
- É necessário melhorar os acessos para a navegação de cabotagem, o número de embarcações vem crescendo consideravelmente e os portos precisam se adequar para receber navios cada vez maiores, a renovação dos contratos visa justamente suprir e melhorar as condições desses terminais.



- Na nova proposta de modelagem de concessão de rodovias, pode-se ter um tipo de padrão referencial de R\$ 5,00 por 100km. Com base nisso, lança-se a licitação com um projeto definido. A partir daí, leva quem ficar com a concessão por menos tempo para não onerar o usuário e, dando um prazo maior, resolveria o problema do investimento do Estado.
- A proposta para as ferrovias é que não haja renovação de contratos; que os atuais contratos sejam relicitados com pelo menos 50% atribuído ao modelo do operador ferroviário independente, que foi uma das boas resoluções do Governo Federal. Isso abriria a competitividade na modelagem do setor ferroviário.
- As exportações do agronegócio são uma alavanca para o Brasil e o mundo precisa do Brasil. Então, essa é a nossa grande chance de utilizar essa oportunidade de mercado para criar uma estrutura produtiva e desenvolver o povo brasileiro. Mas que há de tomar muito cuidado, pois nosso produto é alimento e com isso não se brinca.
- Para acabar com esses travamentos logísticos, o Governo Federal deveria criar uma força tarefa com a participação de vários Ministérios envolvidos no assunto. Há momentos em que se precisa criar condições excepcionais para sua defesa ou para o ataque. A defesa do Brasil está no destravamento da infraestrutura e só com um esforço conjunto, poderemos destravar o nosso desenvolvimento.

Ameaças identificadas

- Com a expansão do Canal do Panamá é urgente que esses terminais estejam prontos, principalmente da região Norte. É necessário que estejamos preparados, em todos os modais, para atender essa demanda.
- Em 2012, o porto de Paranaguá estava com tudo pronto para a licitação, mas até hoje não obteve autorização por problemas burocráticos que entravam o andamento desse processo.
- Nas hidrovias, empacamos com as questões indígenas que não permitem o estudo do rio Tapajós.
- As nossas grandes hidrovias estão nas fronteiras com outros países e lá, o tráfico de armas, drogas, pirataria e assaltos é grande, segundo o Presidente da FENAVEGA.



- Nas ferrovias, atualmente temos um monopólio, no qual são vendidos pacotes a quem quiser transportar produtos, uma parte controlada com os tetos da ANTT. Mas os outros serviços do pacote não têm esse controle e isto está prejudicando a margem da logística do agronegócio.

Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Lei das Eclusas (Lei 13.081/2015).
- Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT).
- Marco Regulatório do Setor Portuário (Lei 12.815/2013 e Decreto 8.033/2013)
- Medida Provisória 595/2012.
- Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (FENAVEGA).

Principais comentários da plateia a partir do debate

- No caso de eficiência, eficácia e efetividade, os dois primeiros nós já temos, o que falta é a efetividade, mas ainda nós não temos condições de ter a efetividade.
- De um lado vemos ótimas intenções, mas as atitudes estão muito aquém, essa é a questão que temos que resolver, esse é o objetivo deste evento.
- Segundo a CNA, se o Arco Norte permitir o transporte de mais cinco milhões de toneladas por ano, ainda demoraremos 20 anos para equilibrar oferta e demanda, uma vez que há o déficit atual de 64 milhões de toneladas e mais o incremento do crescimento neste período.
- É difícil conseguir frete retorno tanto na exportação de minério quanto nas do agronegócio. Se observarmos o tráfego de contêineres vazios no mundo, observamos que não é fácil conciliar isso.
- O crescimento do mercado mundial é o crescimento do Brasil por ano, nessa ordem de grandeza, e temos a possibilidade de, pelo menos, duplicar a produção brasileira. Ou seja, temos pelo menos duas décadas sem risco de erro porque o mercado é comprador.



- Vemos no mapa do paralelo 16 que já trazemos da região Norte 64 milhões de toneladas do Sul e Sudeste. Se falamos que os projetos do Arco Norte até 2025 chegarão a 70 milhões de toneladas, significa que está equilibrado, não haverá sobra. Mas faltaria sim, pois a produção continua crescendo.
- Nos próximos quatro anos, que é a previsão para o término das obras em Miritituba, das estações de transbordo de cargas e dos TUPs em Outeiro e Barcarena, a diferença do aumento da produção ao norte do paralelo 16 ocasionará uma disputa de carga.
- Em torno na região do porto de Paranaguá concentra-se a grande parte da produção e distribuição interna e os projetos que envolvem necessitam de fertilizantes e já vem sendo pensados nessa parceria de frete de retorno.
- A ferrovia Lucas do Rio Verde - Miritituba já está sendo estudada, o prazo foi estendido até novembro e para essa região há dois projetos, o de concessão da BR 163 que está em análise na ANTT e o da ferrovia que ainda estão concluindo os estudos. Sabemos que a curto prazo a concessão rodoviária será o ideal, uma vez que para passar a ferrovia, teremos muitos problemas ambientais, pois não é possível utilizar a Faixa de Domínio da BR 163 para passar a ferrovia, então ela fará algumas voltas e passará dentro de terras indígenas e, apesar de ser um projeto viável demorará mais.
- Sobre a ferrovia transoceânica ou bioceânica: temos dois trechos de grande interesse, o primeiro de Campinorte – Lucas do Rio Verde e o outro Sapezal – Porto Velho. É possível que saiam os três projetos, pois há interesse em concluir esses projetos. Essa estória de ir até o Peru pode não ter tanto interesse, pois, o importante é chegar em Porto Velho, dali pode-se sair pelo Atlântico mesmo.
- A questão envolvendo a paralização do tráfego na Tietê – Paraná, basicamente serviu de pano de fundo para a má gestão. No entanto, parte do que se discute é que faltou um pouco de coordenação da ação compartilhada em prol o uso dessas águas.
- No setor portuário, o investimento público se restringe às obras de acesso, seja o acesso aquaviário (dragagem, derrocagem) e eventualmente acesso terrestre. E no que diz respeito à região Sul, em termos gerais, os investimentos são voltados para essas intervenções, as demais intervenções hoje são concentradas por parte dos empreendedores privados.
- Por tudo o que foi dito a respeito do Arco Norte, é clara a potencialidade desse escoamento, e é lógico que o frete de retorno é menor, pois falamos de levar



commodities e a possibilidade de importação é de fertilizantes que têm um volume muito menor. Mas estaremos trocando em média 1000km de rodovia por 1000km de hidrovia o que, sem dúvida, é uma vantagem comparativa que chega aos números aqui mostrados.

- A melhoria na logística do transporte no Brasil é fundamental para gerar competitividade para o desenvolvimento e crescimento do setor.
- O agronegócio tem mercado, mesmo com crise mundial adiam-se outros produtos, mas comida não tem como adiar. Se conseguirmos acelerar o investimento, racionalizar os custos, teremos uma infinidade de oportunidades que ainda não enxergamos. Se diminuirmos o custo logístico, poderemos exportar muito mais e, se criarmos a força tarefa para realmente destravar essas questões burocráticas, podemos começar a dar andamento a esses projetos em 30 dias.

Tipos de conhecimentos presentes no PAINEL

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	X
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	X
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	

Oportunidades adicionais identificadas no PAINEL para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Medições e acompanhamento do Movimento Pró-Logística nas rodovias Federais.	X	X	X	X
Novos modelos de licitação de rodovias (praticamente prontas, obras complementares e nova implantação).			X	
Aplicação de novo modelo de contrato de licitação de ferrovias.			X	
Questões indígenas e o atraso na realização de projetos de infraestrutura logística.	X			



Impactos do Arco Norte no escoamento da produção.			X	
Aplicação do frete de retorno no porto de Paranaguá.	X	X	X	
Baixa do volume do rio Tietê e implicações no transporte de sua hidrovia.	X			



Painel 4

Tema	Financiamento da infraestrutura nacional de transportes.
Data	07/10/2015
Horário	11h às 13h
Palestrantes	Cleverson Aroeira, chefe do Departamento de Transporte e Logística do BNDES. José Virgílio Lopes Enei, sócio e advogado da área de infraestrutura da Machado Meyer Advogados. Otacílio Magalhães, Gerente Executivo do Banco do Brasil. MEDIADOR: Aurélio Lamares Soares Murta, Coordenador do MBA em Logística Empresarial da Universidade Federal Fluminense.

Síntese

Objetivos

Debater a aplicação de modelos de financiamento e atração de capital estrangeiro para o desenvolvimento da infraestrutura nacional de transportes.

Três ideias centrais

- 1)** O BNDES continuará exercendo o papel de principal financiador nos projetos de infraestrutura de transportes de um modo geral, dentro das novas políticas, sem oferecer financiamento subsidiado na integralidade. As debêntures de infraestrutura poderão complementar a demanda de recursos, nos próximos cinco anos, em projetos de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias.
- 2)** Várias rodovias com liberação de caixa muito forte poderiam contribuir para um sistema que movimentasse mais rodovias. Reduzir tarifa não resolve problema de infraestrutura, ali é um mercado em que você já tem a oferta saturada e não tem como reduzir tarifa porque não tem condições de aumentar a demanda.



3) A produção, no Brasil sempre esteve muito concentrada no Sul Sudeste do país e há 50 anos ela está indo para o Norte. Mas, para que esse produto seja competitivo, é necessário investir em infraestrutura para, principalmente, diminuir os custos de transporte. O Brasil é o 123º colocado no ranking global de infraestrutura, de 140 países analisados, segundo relatório 2015-2016 do *World Economic Forum*.

Conceitos e diretrizes apresentados

- A maioria da produção nacional é produzida do Paralelo 16 para o norte, principalmente soja e milho.
- No Brasil ainda transportamos através de rodovias 65% de toda a produção agrícola, o modal mais caro.
- Nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai, chega lá por US\$ 171 por tonelada enquanto o americano chega por US\$ 71, pois a média deles, incluindo hidrovias e ferrovia, gasta no frete interno, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete interno é de US\$ 126 por tonelada.
- O Mato Grosso tem projeção de elevar, em percentuais consideráveis, a sua produção de milho e soja até 2022 e para isso é necessário que tenhamos alternativas para escoar toda essa produção de forma mais economicamente viável e, sem dúvida, a saída para o Arco Norte é a nossa melhor alternativa.
- O Movimento Pró-Logística percorre três rodovias (BR 364, BR 163 e BR 158) todos os anos para verificar o andamento, a qualidade e avalia e mede cada trecho da rodovia em obras com os Estradeiros e reporta aos órgãos controladores.
- Das hidrovias no Arco Norte, a do Teles Pires – Juruena – Tapajós que já está em fase conclusiva do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) que não ficará perfeito, pois tem três trechos cujos estudos não foram realizados já que estão em terras indígenas e eles não permitiram.
- O Movimento Pró-Logística foi à frente parlamentar da Agropecuária e elaborou três projetos de decreto legislativo: um para a hidrovia Juruena – Teles Pires - Tapajós, um para a hidrovia do Paraguai e outro para a hidrovia do Rio das Mortes (Araguaia – Tocantins). Já passaram por duas comissões e estão tramitando e com a aprovação desses projetos. Espera-se que até o fim do ano eles sejam aprovados.



- As hidrovias ajudarão a diminuir consideravelmente o custo do transporte das produções agrícolas. Temos o seguinte perfil para a saída para o Arco Norte que, incorporando Salvador, vai transportar 70 milhões de toneladas até 2030.
- É importante destacar a importância do setor aquaviário para a economia do país uma vez que é responsável por 95% das exportações, como também é fundamental para a importação.
- No Brasil, temos dois tipos de Portos: os Terminais Públicos e os Terminais Privados (TUPs) e, no que diz respeito à movimentação do agronegócio, sem dúvida os TUPs e alguns portos organizados têm uma relevância bastante interessante.
- Na cabotagem brasileira ainda predomina o transporte de combustíveis devido ao sistema Petrobras / Transpetro, uma movimentação significativa de bauxita e os contêineres crescendo a cada ano.
- Os portos organizados estão por todo o país, muitos vinculados à companhia Docas Federais, outros que passaram a ser delegados a estados e municípios, como é o caso do porto de Paranaguá.
- Temos também diversos portos públicos que operam predominantemente grãos, alguns em fase de estudos para o processo de concessão, como o Porto de Santarém, Porto de Vila do Conde, são projetos que estão no PIL e que necessitam de projetos estruturantes, como a pavimentação da BR 163, e a ferrovia saindo da Norte-Sul até Vila do Conde, para aumentar a atratividade para os arrendamentos que serão lançados.
- São 167 Terminais de Uso Privado (TUPs), esse número cresceu muito depois do novo Marco Regulatório, quando foi eliminada a restrição de movimentação de carga de terceiros por esses terminais.
- Quanto aos arrendamentos, o novo Marco Regulatório estabelece basicamente três linhas para fins de investimentos: em oferta (novos arrendamentos), melhoria em oferta (renovação de contratos vigentes com perspectiva de investimentos) e melhoria da infraestrutura portuária (com o fim da restrição) da movimentação portuária (facilita a instalação dessas estruturas).
- Em 50 anos o Brasil deixou de estar entre os maiores importadores de comida e passou a ser o segundo maior exportador. Até o final desta década, ultrapassará os EUA, se nada nos atrapalhar.



- Desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior que o dos EUA e da Argentina. Nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas devido à nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo à sociedade.
- Comparando os custos que temos hoje com o escoamento do agronegócio por Santos e Paranaguá com os custos estimados quando fizermos a saída pelo Arco Norte, estima-se uma diferença de 46 milhões de toneladas com margem de erro de 20 a 30%.
- Só o estado do Mato Grosso perdeu de renda US\$ 1200 bilhões, devido à nossa ineficiência logística e isso é apenas uma parcela, pois faltam terminais de contêineres, entre outros fatores.
- A Presidente propôs, através da Medida Provisória 595, a abertura dos portos para os investimentos privados que deu origem à Lei 12.815 que até hoje não conseguiu dar a expansão ao setor portuário.
- Porto público é marcado, delimitado cujas áreas são de fácil organização e está delimitado à poligonal do porto organizado, que pela lei é composta por bens públicos, dos acessos aquaviários, rodoviários e ferroviários. O prazo começou em junho de 2013 e terminaria em junho de 2014, mas até agora esses portos não têm poligonal determinada.
- A crise no Tietê, que operou em 2012 6,5 milhões de toneladas, paralisou a hidrovia porque o operador nacional do sistema deu prioridade à energia hidráulica. Isso comprometeu, inclusive, o abastecimento de água em diversas cidades às margens deste rio.
- As concessões rodoviárias até 2007, continham em seus editais, além do projeto a ser implantado, um ágio a ser pago ao Governo pela concessão e isso é repassado ao público nos pedágios. Isso foi derrubado e, a partir de 2008, as licitações passaram a ter as tarifas com valor equivalente a um quarto do valor por 100 km comparados às rodovias de São Paulo e do Paraná.
- É necessário de dois ou três tipos de modelagem de licitação de rodovias, pois há rodovias praticamente prontas, outras que necessitam de obras complementares com pouco investimento e outras que ainda precisam ser implantadas e cujo investimento é altíssimo. Se for um modelo único, teremos pedágios resultantes muito altos.



Oportunidades identificadas

- É preciso estar tudo muito bem ajustado quando se planeja a infraestrutura. Se quisermos atrair investidores estrangeiros, precisamos pensar numa taxa interna de retorno que os atraia, mas que não afete os usuários, como quando você aumenta o custo de capital.
- Agora estamos vivendo um momento de transição, de como atrair mais fontes de financiamento em infraestrutura e isso é feito diminuindo o crédito institucional e incentivando a entrada de novos financiadores, principalmente o mercado de capitais.
- Em ferrovias, continuamos oferecendo um investimento de até 70% em TJLP, não há uma moeda de mercado associada devido à extrema necessidade de investimentos nessa área, bem como nas hidrovias.
- Vivemos um período de conjuntura econômica problemática, mas nós acreditamos que o país tem condições de superar isso e voltar a crescer. Afinal nossa capacidade produtiva continuará demandando um investimento grande em infraestrutura em todo o país.
- Estamos vivendo uma mudança de cenário. O BNDES era praticamente o único financiador de infraestrutura no país. Muitos projetos eram financiados exclusivamente por ele e, em algumas situações particulares, tínhamos debêntures, financiadores externos e outros financiadores do mercado nacional. E, apesar dos inúmeros desafios, essa conjuntura atual, nos traz oportunidades.
- O que se imagina que vá acontecer com esse novo cenário com as fontes complementares de financiamento: o BNDES continuará exercendo o papel de principal financiador nos projetos de infraestrutura de transportes de um modo geral, dentro das novas políticas, sem oferecer financiamento subsidiado na integralidade desses projetos. Portanto, será necessário buscar fontes complementares e a mais evidente são as debêntures de infraestrutura para complementarem a demanda de necessidades de recursos de tais projetos.
- Na atual conjuntura, os desafios serão maiores, as debêntures virão a um custo de mercado o que exige maior capacidade de captação de receita dos projetos. Por outro lado, se essas condições são iguais para todos os investidores, sobretudo os projetos de concessão ou licitação, todos vão concorrer igualmente e os custos poderão ser repassados para o investidor que tiver a proposta mais eficiente nas suas tarifas, na sua remuneração final.



- Num cenário onde precisamos buscar novas fontes de financiamento, e num cenário de conjuntura econômica complexa, o papel dessas agências multilaterais (IFC e BID) é apoiar o país nestas circunstâncias, principalmente para os projetos que possam gerar uma parcela da sua receita em dólares ou tiver indexada ou tendo como referência o dólar.
- A Parceria do Pacífico é um desafio e um motivo a mais para pararmos e pensarmos com cuidado o custo do nosso transporte, pois a demanda existe e é crescente.
- Mesmo na conjuntura atual, vemos o crescimento na produção de alimentos, a necessidade do mundo de consumir alimentos continua crescendo e nós somos um dos grandes fornecedores.
- O incentivo é para a emissão de debêntures para que haja *funding* novo para o financiamento, de forma a reduzir o custo médio de financiamento de 45% de TJLP para 35%.

Ameaças identificadas

- Quando o governo transfere muito risco para a concessionária impacta na percepção de risco e pode aumentar a taxa interna de retorno, a tarifa dos usuários.
- Estamos passando por uma conjuntura difícil, a taxa de juros é muito alta, como as debêntures são financiamentos de longo prazo e não podem ser pré-pagas, a empresa terá que assumir a responsabilidade de pagá-las no período determinado com a taxa de juros estipulada no seu lançamento, o que é um compromisso assumido.
- Para alcançarmos escala no desenvolvimento da infraestrutura precisamos de: velocidade e qualidade na preparação dos projetos de leilões, padronização e tradução dos editais de concorrência com referência em modelos internacionais, revisão de modelos de editais para ampliação da competição pelos ativos, uma nova estratégia de leilão capaz de gerar mais atrativos para o Brasil do que os outros países da América do Sul vêm fazendo, aprimorar a gestão de implantação de projetos na fase pós-leilão; intensificar o relacionamento de longo prazo com investidores internacionais e reforçar a busca de *fundings* alternativos para poupadores nacionais e internacionais.



Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).
- Programa de Investimentos em Logística (PIL).
- International Finance Corporation (IFC).
- Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).
- Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI-FGTS).
- World Economic Forum (“*The Global Competitiveness Report 2015-2016*”).
- Notas do Tesouro Nacional – Série B (NTN-B) – Títulos do Tesouro Direto.
- Programa de Investimento em Energia Elétrica (PIEE).
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Principais comentários da plateia a partir do debate

- As empreiteiras tinham um volume de projetos que vinha se multiplicando e, com isso, demandando acesso a muitas fontes de recursos. Algumas já estavam próximas ao seu limite, mesmo antes da Operação Lava Jato e, com o desdobramento de uma operação como essa, tivemos a redução da capacidade de alguns players de tocarem os projetos e até a inviabilidade.
- Temos três tipos de players que podem tomar esse espaço das grandes empreiteiras: um nacional (mesmo com empresas de porte menor), os investidores financeiros organizados e os internacionais.
- A vinda de investidores internacionais precisa ser muito bem pensada, principalmente no planejamento, pois custa muito caro e demanda tempo para uma empresa internacional se estabelecer no Brasil e conhecer o ambiente regulatório.
- Podemos citar a experiência bem-sucedida da Colômbia que tem um programa 4G (quarta geração de concessão de rodovias) de 18 trechos de rodovias e já foram realizados nove leilões todos com players internacionais grandes. A Colômbia vem trabalhando nisso há anos, elaborou um plano em longo prazo de infraestrutura, com prazos longos entre a publicação do edital e o leilão. O



governo tem que lançar o programa e publicar o edital, pois o investidor não virá conhecer o negócio e investir em estudo apenas com o plano.

- No Banco do Brasil temos olhado com bastante interesse as questões das PPPs, até porque no ano passado foram anunciadas diversas PPPs e poucas delas se concretizaram. O ponto é justamente a dificuldade de o ente público dar segurança ao parceiro e aos financiadores de que o pagamento vai acontecer. É uma questão ainda sem solução, mas que temos que continuar estudando. Vemos ainda a situação bastante nebulosa, temos experiência de PPPs que aconteceram e o Banco é gestor de fundos de PPP em que, inclusive, em algum momento, houve um movimento para que suspendesse o pagamento e as estruturas que foram construídas funcionaram.
- O fato é que, depois de 11 anos de vigência da lei das PPPs, temos por volta de 84 projetos contratados. O que ainda representa um número pequeno, se comparado à necessidade de investimento.
- Nunca tivemos PPPs no sentido estrito no nível federal, à exceção do Data Center que parece um projeto bem-sucedido do BB e da Caixa. Talvez por isso tenha sido facilitado, pois foi realizado pela administração indireta.
- O desafio para o Governo Federal é montar um fundo garantidor, o que não deveria ser um desafio tão grande para os estados e municípios. É fato que a garantia das PPPs é um ponto chave, o maior desafio em qualquer estruturação dependendo do projeto. Uma alternativa seria estados e municípios oferecerem ou vincularem parcela da sua participação nos fundos constitucionais para fins de garantia.
- Talvez a legislação pudesse ser alterada para dar um pouco mais de conforto ou até para estabelecer outra discussão de como estabelecer uma mecânica segura de que o estado ou o município não vai vincular uma parcela maior do que podem.
- Cada setor tem uma característica própria, alguns são mais criativos, o que no caso das PPPs é muito importante. Em rodovias, por exemplo, ainda há espaço para o que o Governo Federal faça um planejamento para viabilizar mais rodovias, mesmo as que precisam de mais investimento para viabilizar têm que ser pensadas em um sistema.
- É preciso que tenhamos serenidade nos leilões e um prazo maior da publicação do edital até o leilão para que os players internacionais possam, de fato, fazer investimento em equipes, inclusive aqui no Brasil, e que se perderem um leilão



agora, ganhem outro daqui a seis meses. Ele tem que ter essa perspectiva, se não, não valerá a pena fazer o investimento.

Tipos de conhecimentos presentes no Painei

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	X
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	X
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	X

Oportunidades adicionais identificadas no Painei para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Lançamento de debêntures no projeto rodoviário “Rota das Bandeiras” (SP).	X	X	X	
Modelos de concessão 4G de rodovias na Colômbia.	X		X	
PPPs do setor elétrico como exemplo e o “risco governo” na elaboração de PPPs de infraestrutura.	X			X
PPP do Data Center do Banco do Brasil e Caixa.	X	X	X	



Painel 5

Tema	Mobilidade urbana: a crescente participação do setor privado.
Data	07/10/2015
Horário	14h30min às 16h
Palestrantes	Cristiano Saito, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Alstom. Dario Rais Lopes, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. Gustavo Dantas Guerra, Diretor-Presidente da Odebrecht Mobilidade. Roberta Marchesi, Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos. MEDIADOR: Aurélio Lamares Soares Murta, Coordenador do MBA em Logística Empresarial da Universidade Federal Fluminense.

Síntese

Objetivos

Debater novos modais e sistemas de transporte considerando a crescente participação do setor privado nos investimentos em mobilidade urbana no Brasil.

Três ideias centrais

1) O sistema de transportes tem que ser pensado com vários modais se integrando para atender à população da melhor maneira possível, de acordo com as necessidades daquele trecho, sem ultrapassar os limites operacionais. Hoje temos 22 regiões metropolitanas no Brasil com mais de um milhão de habitantes. São 87 milhões de pessoas e não há como estruturar a mobilidade urbana em cidades



médias e grandes sem ter uma rede de atendimento de alta capacidade com os modais integrados.

2) O tempo é fundamental numa PPP, diferente de uma obra pública onde o governo dosa o ritmo das obras para diminuir gastos. Quando o privado entra no projeto, a coisa muda de figura e a parte pública não pode falhar, ela tem que acontecer no tempo determinado.

3) Os fundos garantidores de estados e municípios geralmente são os responsáveis pelos investimentos em mobilidade urbana e estes têm uma dificuldade muito grande em dar garantias que sejam aceitas para se conseguir financiamento. Em alguns casos, o investidor privado é levado a assumir o risco político da inadimplência do poder concedente. O investidor pode assumir todos os outros riscos, mas este não.

Conceitos e diretrizes apresentados

- Quando falamos em mobilidade urbana, falamos de atender a população urbana independente do modal, mas em se tratando de mobilidade urbana a solução interliga diversos modais, pois apenas um não é capaz de suprir as demandas.
- No Brasil, a mobilidade é basicamente financiada pelas tarifas e, nos últimos anos, a população vem utilizando mais o transporte privado (carro) em detrimento do público (coletivo).
- Os carros transportam cerca de 20% dos usuários e ocupam 60% do espaço público urbano e as cidades brasileiras não são compatíveis com a quantidade de carros que nelas circulam.
- É importante trazer mais usuários para o sistema público e reter esses usuários no sistema. Para que isso aconteça, para atrair e manter esses usuários no sistema público, é necessário: baixar tarifas, oferecer conforto e pontualidade no serviço prestado. E só o ônibus não pode garantir isso.
- Os projetos precisam ser vistos pelos investidores, devem atrair o setor privado e satisfazer a população, os usuários. Temos o hábito de ver apenas qual o custo imediato e não visualizar tempo de vida, nem o custo de manutenção. É necessário cumprir os cronogramas, não podemos deixar os projetos parados aguardando serem relicitados.



- O sistema de transportes tem que ser pensado com vários modais se integrando para atender à população da melhor maneira possível, de acordo com as necessidades daquele trecho, sem ultrapassar os limites operacionais.
- O Transmilenio de Bogotá tem sido muito promovido, dizem que ele chega a 35 mil passageiros/hora/sentido nos horários de pico. Para chegar a essa qualidade, são três faixas com duas faixas de ultrapassagem e, praticamente, há uma esteira de ônibus. Realmente, assim não é possível atrair mais usuários para o sistema, pois ele está sobrecarregado, mas não é um transporte com a qualidade que a população almeja.
- O VLT possui um modelo simplificado, capaz de carregar até 14 mil passageiros/hora/sentido; pode oferecer uma qualidade similar ao metrô, com a capacidade de revitalizar as regiões urbanas; tem baixa emissão de poluentes e pouco barulho; oferece melhor acessibilidade; tem facilidade de ser conectado a outros modais; pode otimizar os custos ao longo da vida útil; é uma solução que faz sentido na eficiência da mobilidade urbana e é o que pode atrair mais usuários para o sistema público, devido ao conforto e qualidade do serviço.
- É importante discutir a contratação *turn key*, ou “chave na mão”. Um projeto de VLT é muito difícil, tem impactos grandes nas cidades: as obras, a abertura de canteiros é um ponto crítico, fazer isso em lote é complicado, é preciso garantir uma única empresa com visão integral do projeto para garantir os cumprimentos dos prazos e o gerenciamento adequado dos riscos. Na questão do VLT, isso é fundamental: é preciso garantir o RDC (Regime Diferenciado de Contratação) e são necessários estudos e projetos adequados para a contratação em regime de *turn key*.
- A carteira federal de investimentos em mobilidade urbana conta com a provisão de R\$ 153 bilhões em investimentos, praticamente dois terços desse dinheiro tem natureza federal e dentro desses dois terços, um terço são recursos do Orçamento Geral da União (OGU), grosso modo, 20% da carteira de mobilidade vem do OGU.
- Quando cortam 10% do orçamento, estão cortando 50% da carteira de mobilidade e isso tem um impacto muito grande, pois esses 20% não são uniformemente distribuídos pelos entes da federação, mas concentrados nas cidades e estados que têm menor capacidade de endividamento.
- O financiamento tem basicamente duas linhas, o BNDES e a linha do pró-transporte que são recursos do FGTS, essa linha está concentrada em sistemas



sobre trilhos. O setor privado corresponde a cerca de 15% da carteira com R\$ 21 bilhões, estados e municípios R\$ 34 bilhões, de contrapartida àquilo que é colocado pela União e pela iniciativa privada.

- Praticamente metade (46%) da Carteira Federal de Investimentos em Mobilidade Urbana é investimento em metrô e 25% é em sistemas sobre pneus (corredor e BRT). O restante fica com trens urbanos, monotrilho, VLT e outros sistemas (aquaviário, aero móvel), além de estudos e projetos.
- Sobre o potencial de ampliação do capital privado, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana entende que a ampliação está em dois tipos de obras. A primeira oportunidade são obras de metrô (Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre Recife e Fortaleza, que está começando agora). A segunda opção para investimentos privados são os trens urbanos chamados de LRT (ou *tram*). Totalizando um investimento previsto de mais de R\$ 30 bilhões e vendo o que se tem hoje, dá para dobrar a participação da iniciativa privada dentro dos empreendimentos de mobilidade que estão mapeados pelos planos do Governo Federal.
- Se todos os empreendimentos são concessões patrocinadas, se não estruturarmos um processo de garantia sério, a iniciativa privada não se interessará pelos empreendimentos de. Para essa situação, temos duas saídas: fundos garantidores ou empresas de parcerias. Se não houver uma infraestrutura razoável a iniciativa privada não virá participar dos investimentos, então é preciso regulamentar a utilização de aporte público.
- Sobre a estruturação inicial das propostas (obras que começam como públicas e depois viram concessão), estamos trabalhando atualmente na mudança dos normativos para flexibilizar o repasse de recursos federais para os empreendimentos de mobilidade e estamos exigindo o EVTE (Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica) para os investimentos sobre trilhos e sobre pneus que ultrapassem a casa de R\$ 50 milhões.
- Quando o estado já pretende fazer uma concessão, esse EVTE tem que envolver: fundo garantidor, estrutura de garantias, matriz de risco para que todo o processo seja orientado e para que a iniciativa privada tenha noção completa de onde ela está se metendo.
- É possível sim atrair investidores para o Brasil e uma das parceiras da Odebrecht é a Mitsui do Japão, que entrou com uma participação significativa. É claro que se trata de um investidor que já conhece o Brasil e que tem uma



propensão maior a aceitar o “risco Brasil” do que alguém que venha de fora e não conhece o nosso *modus operandi*.

- A Supervia (trens urbanos do Rio de Janeiro) já ultrapassou a expectativa do número de passageiros, o que mostra que quando se investe no transporte sobre trilhos, o usuário vem, pois é um modal que oferece vantagens como tempo de transporte e qualidade de vida.
- Os fundos garantidores dos estados e municípios não conseguem fornecer as garantias para se conseguir financiamento. A saída seria um fundo garantidor federal, alimentado e com recursos que sejam colocados à disposição desses projetos de forma operacional, independente e com fluxo de recursos contínuo para que funcione o financiamento para o setor privado.
- Não temos, no Brasil, projetos de financiamento que podem representar um ponto de alavancagem do setor. Temos que evoluir em leis e regulamentos a ponto de dar garantias aos financiadores para que os projetos sejam realizados.
- O tempo é fundamental numa PPP, diferente de uma obra pública onde o governo dosa o ritmo das obras para diminuir gastos. Quando o privado entra no projeto, a coisa muda de figura e a parte pública não pode falhar, ela tem que acontecer no tempo determinado.
- O transporte de passageiros sobre trilhos cresce a uma média histórica de 10% ao ano. Isso demonstra a grande atratividade deste sistema de transporte para a mobilidade da população.
- Porém, em 2014, transporte de passageiros sobre trilhos teve um crescimento de apenas 4,5%, o que mostra que os sistemas que temos hoje estão estrangulados, não têm capacidade para receber o aumento do contingente de pessoas que precisam desse deslocamento.
- O setor de transporte de passageiros sobre trilhos movimenta quase 10 milhões de passageiros ao dia, num total de 2,9 bilhões de passageiros ao ano. Distribuídos em 20 sistemas no Brasil, temos 12 operadores que administram esses sistemas com apenas quatro em regime de operação privada.
- Teremos 13 novos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos que estão sendo implantados. Destes, sete vêm de operação privada, ou seja, 53% dos novos empreendimentos com cinco sendo PPPs. Isso nos mostra a importância que o setor privado tem na participação e na ampliação das redes de atendimento dentro das cidades. A tendência no Brasil, com nossos recursos



escassos, entre outros fatores, faz deste tipo de parceria algo muito importante para que haja um avanço na rede de transportes sobre trilhos.

- Hoje temos 22 regiões metropolitanas no Brasil com acima de um milhão de habitantes e apenas metade dessas cidades possui algum sistema estruturante de transporte sobre trilhos. Essas 22 regiões metropolitanas concentram 87 milhões de habitantes, não há como estruturar a mobilidade urbana em cidades médias e grandes sem ter uma rede de atendimento de alta capacidade com os modais integrados.
- Devido à ampla capacidade de transporte, o sistema de passageiros sobre trilhos contribui para que não sejam acrescentados aos centros urbanos mais de um milhão de carros ao dia e 16 mil ônibus ao dia no movimento dos nossos passageiros, o que gera um retorno social. A contribuição poderia ser maior se a nossa matriz fosse mais balanceada, mas hoje esse setor movimenta apenas 4% do transporte urbano nacional.
- É muito frustrante analisar projetos como os que foram feitos para as cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, onde havia 79 km em linhas com previsão para serem inauguradas e nenhum quilômetro ficou pronto.

Oportunidades identificadas

- O sistema de transporte urbano de passageiros tem que encontrar outra forma de financiamento que não seja apenas as tarifas, com o Bilhete Único, por exemplo, muito dinheiro sai do sistema e não temos outra forma de financiar esse transporte público de qualidade.
- Optar por meios de transporte menos poluentes priorizando a eletricidade ao diesel, que é muito poluente, e utilizar esses projetos para a revitalização urbana. Damos como exemplo o Porto Maravilha, o VLT carioca que possibilitará uma renovação urbana fantástica e o VLT de Salvador, que vai substituir o trem de subúrbio com um grande potencial de revitalização da região.
- Começamos a apoiar estudos e projetos, coisa que não era feita, mas em função dos diversos problemas que a qualidade dos projetos vinha apresentando, passamos a apoiá-los e, quando o estado não tem projeto, apoiamos primeiro o projeto e depois discutimos a mão-de-obra.
- O melhor caminho para captar investimentos privados nas concessões patrocinadas, seria adequar um fundo nacional de mobilidade, garantidor de



infraestrutura, estabelecido em lei e onde os entes federados possam participar com as cotas de RPM (Royalties Petróleo Cota Municipal) ou de FPE (Fundo de Participação dos Estados).

- Os desafios atuais e futuros, em se tratando de mobilidade urbana são diversos. A política de mobilidade ainda carece de muita regulamentação, bem como de uma política voltada para o incentivo ao transporte coletivo de uma forma geral.
- A criação de uma autoridade metropolitana para que haja uma integração entre os municípios que fazem parte de uma mesma área metropolitana, não prejudique a funcionalidade do sistema e aumente a sua eficiência promovendo a integração física e tarifária dos modais.
- Uma alternativa que vem sido defendida é a aplicação de parte da CIDE da gasolina em mobilidade urbana, o que pode alavancar recursos significativos para diversos empreendimentos, pois você faz com que o transporte individual contribua para o transporte coletivo.
- O setor metroferroviário tem diversos sistemas e diversas soluções de atendimento ao transporte de passageiros em médias e grandes cidades, soluções que vão de 15 mil passageiros/hora/sentido até 80 mil passageiros/hora/sentido (VLTs, *people mover*, metrô leves, trens regionais). Esses sistemas dão para o planejador urbano uma janela de expansão de capacidade muito grande.
- Agora os transportes fazem parte dos Direitos Sociais da População, o que é muito importante, pois agora haverá repasse obrigatório para investimentos no setor e esse é um caminho para garantir a ampliação e modernização da mobilidade urbana.

Ameaças identificadas

- A cidade de São Paulo, por exemplo, que é um dos maiores problemas que temos de mobilidade, tem como fonte o OGU. Então, quando há um corte no orçamento, é a cidade que mais sente.
- A Carteira Federal de Investimentos em Mobilidade Urbana existe desde 2008 e acumula 400 empreendimentos, porém 160 ainda estão em preparação: isso é reflexo da falta de estrutura dos estados para que tenha o projeto, o material, para que possa ser contratado e licitado. Das 110 obras em execução, menos de 50 obras foram entregues para utilização da população.



- Na visão da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, o investimento público no metrô possui uma série de problemas em cidades como Belo Horizonte (discordância entre Governos Federal e Estadual sobre a forma de condução do empreendimento) e Porto Alegre (Governo Estadual está em péssima situação e temos uma solução técnica sem acordo entre estado e União).
- Muitos estados não têm estrutura e a Secretaria de Mobilidade Urbana trabalha no sentido de orientá-los a se organizarem melhor para atender às necessidades do parceiro privado. O financiamento dos deslocamentos involuntários ainda não é previsto nos processos de financiamento. Hoje só é previsto o financiamento do estudo, mas o processo de reassentamento não.
- Os fundos garantidores de estados e municípios geralmente são os responsáveis pelos investimentos em mobilidade urbana e estes têm uma dificuldade muito grande em dar garantias que sejam aceitas para se conseguir financiamento. Em alguns casos, o investidor privado é levado a assumir o risco político da inadimplência do poder concedente. O investidor pode assumir todos os outros riscos, mas este não.

Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- BNDES
- FGTS
- RPM (Royalties Petróleo Cota Municipal)
- FPE (Fundo de Participação dos Estados)
- Fundos Garantidores Federais, Estaduais e Municipais.
- PEC do Transporte como Direito Social (PEC 90/2015).
- Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).



Principais comentários da plateia a partir do debate

- As administrações públicas parecem ficar seduzidas com a ideia dos BRTs e dos corredores de ônibus para muitas cidades, pois o metrô é um sonho muito distante e o VLT, pouco conhecido. Inicialmente o melhor sistema é o que tem espaço para todos os modais.
- A definição do modal tem que ser técnica, o BRT tem tido alguns casos de sucesso e outros nem tanto porque aquele trecho pedia algo com maior capacidade.
- A maioria do que chamamos de BRT, no Brasil, passa longe de ser BRT. São faixas exclusivas para ônibus, com troncalização da rede existente e espaçamento entre pontos de parada. No conceito original de BRT, ele é segregado fisicamente, a cobrança é desembarcada, só possui veículo grande e há coordenação integrada da operação.
- Precisamos também trazer os operadores de ônibus para outros modais. Podem ser sócios dos operadores de metrô e potenciais investidores de VLT, pois quando entenderem que – ao falar de mobilidade urbana, não falamos apenas de ônibus e sim de todos os modais e que se operarem juntos, a sociedade é quem será beneficiada.
- No currículo de engenharia civil foi abandonada a obrigatoriedade de ferrovia, de porto e de aeroporto. Então o novo engenheiro é formado sabendo muita coisa de planejamento de transporte e entende a tecnologia sobre pneus, geometria de estrada, geometria de sistema viário urbano e coisa e tal. Mas só o engenheiro que quiser vai fazer uma pós-graduação em ferrovia, em aeroporto, em porto.
- A carência não é só na área de engenharia bem como nos cursos técnicos de: eletricista, soldador e outros para atender o setor metroferroviário. Então hoje os operadores também são formadores de mão-de-obra, contratam as pessoas e têm que dar cursos profissionalizantes e o mercado carece de instituições que cubram essa área técnica também.
- A carreira de Analista de Infraestrutura reflete o que o mercado está recebendo das universidades. Você não recebe o engenheiro, o arquiteto, o urbanista, mas um profissional que tem formação nessa área, certamente isso reflete em algumas necessidades da sociedade, mas não as de infraestrutura.



- Os nossos estados, em sua maioria, não investem na modernização do seu sistema, não investem em frota nova. É impossível dar qualidade de serviço sem investimento em manutenção.
- Nosso sistema está sucateado, o Rio de Janeiro não tinha capacidade de investimento, então tomou a decisão de conceder a operação do seu sistema metroviário. O metrô de Salvador passou 20 anos com o projeto pronto, carros comprados e depois que concedeu, levou oito meses para ter o sistema rodando.
- Onde o governo não tem condições de fazer, chame um parceiro, mas garanta a qualidade do serviço de transporte prestado à população, seja ele qual for.
- Grandes cidades como Rio e São Paulo, ou encaram o transporte de massa como política ou vão se inviabilizar como espaço urbano.
- A política tarifária dos sistemas metroferroviários não é inteligente, então o cliente final termina arcando com um valor muito mais alto de que em outros lugares do mundo.
- Autoridades metropolitanas devem enxergar a mancha urbana como um todo e não apenas cada município. A divisão política atrapalha, por isso é necessário um planejamento urbano integrado. Isso envolve todo o transporte, toda a mobilidade, todos os modais, inclusive o transporte de bicicletas.
- Com a nova Lei de Mobilidade, os estados e municípios, antes de apresentar qualquer pedido, têm que apresentar o plano de mobilidade e as diretrizes para fazer o plano. Eles passam pela integração dos modos não apenas a integração física como também a tarifária e a horária, para os diversos modais operarem em conjunto com o tempo isso vai agregar a qualidade aos projetos, vai demorar, mas a direção indica que vai melhorar bastante.



Tipos de conhecimentos presentes no Painei

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	X
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	X
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	X

Oportunidades adicionais identificadas no Painei para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
VLT do Rio de Janeiro (projeto do Porto Maravilha)	X		X	
VLT de Santos	X		X	
Metrô de Curitiba	X	X		
Metrô de Salvador e o uso do Fundo de Participação dos Estados.	X	X	X	
Projetos metroferroviários da Copa do Mundo de 2014 e sua não concretização.	X			
Impactos da PEC do Transporte como Direito Social (PEC 90/2015).	X	X		
Projetos formatados dentro da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).	X	X	X	X



Painel 6

Tema	Ambiente de negócios e as PPPs: indução e solução para os problemas de infraestrutura no Brasil.
Data	07/10/2015
Horário	16h30min às 18h
Palestrantes	Juan Carlos de La Hoz, Banco Interamericano de Desenvolvimento. Luiz Henrique Teixeira Baldez, Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga. MEDIADOR: Mauro Ribeiro Viegas Filho, Presidente do Conselho Empresarial de Infraestrutura do Sistema FIRJAN.

Síntese

Objetivos

Debater o ambiente de negócios brasileiro e o contexto de aplicação das Parcerias Público-Privadas (PPPs) no Brasil como modelo de atratividade financeira para novos investimentos de expansão da infraestrutura.

Três ideias centrais

- 1)** Programas de PPPs bem-sucedidos precisam solucionar aspectos estruturais que consigam atrair investimentos privados de forma eficiente. Na análise que o BID tem feito, é preciso reforçar a capacidade institucional pública dos países para que este tipo de parceria cubra eficiente e eficazmente os espaços de investimento e prestação de serviços públicos de qualidade.
- 2)** A nossa malha é de 1.698.000 km no total, pavimentada temos 200.000 km, e das pavimentadas, 65.000 km é federal e apenas 5.000 km duplicado. Então, o cenário atual é que temos um país que depende das rodovias e sem previsão de mudança na matriz de transporte em curto prazo, com uma pequena extensão da malha duplicada e crescente frota de veículos.



3) Precisamos ter investimentos de mais de US\$ 1 bilhão nos próximos 15 anos e estamos em uma situação onde o governo não tem recursos para investir e resolveu então delegar à iniciativa privada abrindo todas as portas possíveis. Porém, estamos em uma situação bastante complexa porque os financiamentos também diminuíram, o BNDES não tem a mesma disponibilidade e estamos discutindo hoje o processo de concessões.

Conceitos e diretrizes apresentados

- Depois de 10 anos de vigência da lei que regulamenta essas parcerias e com um sucesso relativamente baixo, precisamos acordar para a importância de criar novas possibilidades de que haja *players* e possamos incrementar as PPPs no Brasil.
- Atualmente o Brasil é o principal tomador de empréstimos com garantia soberana, oferecidos pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e tem sido assim por muito tempo.
- O BID trabalha em diversos setores, com um envolvimento muito profundo em infraestrutura, transporte e logística e agora com uma pequena participação preliminar em PPP, mas em termos de facilitar a troca de conhecimentos, promover as discussões conceituais.
- É claro que nenhum país vai encontrar a fórmula de resolver problemas particulares, mas o BID acredita que haja uma tipologia que pode facilitar as discussões para a Região, principalmente nas PPPs.
- Programas de PPPs bem-sucedidos precisam solucionar aspectos estruturais que consigam atrair investimentos privados de forma eficiente. Na análise que o BID tem feito, é preciso reforçar a capacidade institucional pública dos países para que este tipo de parceria cubra eficiente e eficazmente os espaços de investimento e prestação de serviços públicos de qualidade.
- O desenvolvimento de programas de PPP capazes de garantir gestão fiscal responsável e melhorar a qualidade dos serviços depende de três aspectos institucionais: ambiente regulatório de qualidade, a clareza sobre os ritos e mecanismos de decisão e a existência de equipes capacitadas e multidisciplinares dentro dos governos. Estes três desafios precisam ser vencidos para que programas de investimento privado em infraestrutura sejam sustentáveis no longo prazo.



- O ambiente regulatório tem uma relação com a própria capacidade institucional e é um elemento chave dentro do tripé. Alguns temas que descobrimos e que foram parte da análise que o BID e as equipes acham que é muito importante: tem que haver segurança para os investimentos (papel das garantias); a alocação dos riscos dos contratos deve ser garantida durante a execução dos projetos de forma inclusiva, garantindo licitações competitivas; que os investidores percebam que existe transparência e que a participação dentro dos processos competitivos permita condições adequadas e sem competidores com vantagens não adequadas.
- A capacidade institucional nos governos depende de mecanismos de governança que informem e integrem os atores envolvidos nas decisões e permita que as decisões ocorram de forma clara, sujeita aos mecanismos de controle.
- As controladorias entendem o ambiente público, mas não estão familiarizadas com outras formas de contratação. Então, trazer os membros dos órgãos de controle para fazer uma discussão aprofundada do tema tem sido muito interessante para fazer os esclarecimentos. Esse tem que ser um processo continuado, com treinamentos e envolvimento de outras áreas do governo para manter a rapidez do processo, a troca de conhecimentos.
- O BID vem se posicionando estrategicamente para contribuir com os esforços de governos e de outras organizações multilaterais de desenvolvimento para a implantação de programas e projetos de PPPs. Podemos contribuir de diversas formas: com nossos produtos financeiros; na formação de capacidades; na estruturação de projetos e na condução de diálogos estratégicos.
- Foi-se o tempo que instituições unilaterais chegavam no país e ditavam as regras de como deveria ser feito. Atualmente os bancos e as instituições multilaterais tentam se encaixar com os esforços de diferentes níveis dos países e também trabalhando com outros parceiros.
- Os mutuários do BID são especialmente estados e municípios, atualmente o Banco trabalha muito pouco com o Governo Federal e tem sido uma transformação, nos últimos sete anos, realizar algumas operações sem garantia soberana. A ideia é expandir para fins de concessões, empreiteiros ou empresas que tenham interesse em trabalhar em algumas PPPs.
- Um produto específico do BID, no Brasil, são os Ciclos de Debates sobre Alianças Público-Privadas que reúnem autoridades do Setor Público, Privado,



Sociedade Civil, Órgãos de controle e Academia para discutir oportunidades de aprimoramento do ambiente de PPPs e outras formas de parcerias estratégicas.

- A pesquisa CNT 2014 mostra que temos uma malha rodoviária em deterioração, baixa perspectiva de recuperação em curto prazo porque não tem dinheiro para fazer. Mais de 60% da carga brasileira é transportada pelas rodovias, então o conceito do “Brasil rodoviário” é verdadeiro, porém o custo de operação dos caminhões está em elevação, com todas as tributações e o estado da malha, estoura-se o custo de viabilidade do setor.
- A nossa malha é de 1.698.000 km no total, pavimentada temos 200.000 km, e das pavimentadas, 65.000 km é federal e apenas 5.000 km duplicado. Então, o cenário atual é que temos um país que depende das rodovias e sem previsão de mudança na matriz de transporte em curto prazo, com uma pequena extensão da malha duplicada e crescente frota de veículos.
- A NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) fez esse estudo e demonstrou que se a rodovia estiver em estado ótimo, o caminhão tem um custo operacional de R\$ 2,73 por km e se estiver em estado péssimo R\$ 5,23, então estamos duplicando o custo operacional do caminhão só por causa da pavimentação.
- 74% das vias sob concessão estão em estado ótimo enquanto as administradas pelo poder público, só 30%. Isso implica que a política de concessão passou a ser um substituto das obrigações do estado. O estado concede as rodovias para dizer que está fazendo obras. Caímos 18 posições no ranking de competitividade por causa da malha.
- O poder público tem que ter responsabilidade da malha rodoviária federal, ela não pode ficar sem os investimentos de manutenção e expansão. É preciso definir rotas prioritárias e fazer. Não dá para fazer um pouco aqui e um pouco acolá, tem que priorizar os trechos e concluir as obras, não deixar obras inacabadas.
- Quando iniciou o processo de concessão de rodovias, em 1997, primeiro fomos aprender a fazer concessão, era escolhido o trecho pela densidade de tráfego, era um processo de recuperação e melhorias, os modelos eram por outorga, arrecadatário mesmo, a TIR (Taxa Interna de Retorno) era altíssima, chegou a 20%, o país ainda oferecia um risco muito grande e o reflexo disso era a tarifa lá em cima.



- Nos anos 2000 já tínhamos trechos com alta densidade de tráfego, o processo era de melhoria e expansão de capacidade. Não houve outorga, a taxa era adequada ao momento político e o risco Brasil era baixo.
- Hoje temos rodovias com baixa densidade de tráfego, elevado investimento, aparentemente não haverá outorga apesar da discussão, TIR elevada e alto risco Brasil, resultado volta à tarifa de pedágio alta. Este ciclo, para o usuário é perverso.
- O modelo de concessão precisa ser revisto, a evolução de tráfego não justifica a duplicação da via, porque a duplicação tem que ser feita nos cinco primeiros anos e não tem tráfego para isso. Quando tiver, aí sim justifica a duplicação.
- A tarifa de pedágio é uma variável de política de competitividade, é um resultado de equação financeira. A tarifa deveria passar por uma discussão de competitividade, existem diversos modelos que poderíamos debater. Por exemplo, a duplicação da via que é cobrada desde o início deveria entrar só quando houvesse a necessidade, aí seria incorporado à tarifa. Outra coisa é quando se tem um modelo fechado, você recebe um tíquete e paga pelos quilômetros que você rodou.
- As proposições da ANUT são: suspender as audiências públicas que estão ocorrendo, iniciar um debate técnico sobre essa modelagem, fazer os ajustes no modelo e definir uma política de governo para a modelagem do processo.
- Hoje há duas formatações sendo negociadas para as ferrovias, a prorrogação dos contratos, o que não há problemas. Eles prometem R\$ 16 bilhões de investimento e prorroga por mais 30 anos e tem os novos trechos. Mesmo com o PIL, não teríamos um número suficiente de ferrovias. Para a prorrogação de contratos, a ANUT sugere que parte da capacidade da via seja disponibilizada ao mercado, quebrando o monopólio. Instituir o direito de passagem obrigatório: quem quiser, pode passar desde que não tenha problemas técnicos. Estabelecer regras para a venda de capacidade pelas concessionárias.
- Os projetos *green field* de ferrovia não são viáveis financeiramente, do ponto de vista privado. Ninguém vai construir ferrovia com 100% de capital privado, é inviável e sem retorno. Necessita-se de recurso público. Os contratos atuais normalmente variam entre 45% - 55%, quase meio a meio para se ter uma TIR atrativa.
- Numa simulação de parceria em uma ferrovia, é evidente que ninguém iria investir R\$ 16 bilhões num projeto para ter uma rentabilidade de 4%. Se parte do



investimento fosse público, para dar 10%, esse fluxo de caixa só remunera R\$ 9 bilhões, esses outros R\$ 7 bilhões tem que vir de algum lugar. Pensamos que deve ser do governo, o que chamamos de Compartilhamento de Investimento.

- Então, o que a ANUC deseja para o setor ferroviário é a exploração aberta, não pode haver monopólio; sem cobrança de outorga; compartilhamento de investimento, nos trechos já concluídos (Anápolis – Estrela do Oeste); novos trens e compartilhar conhecimentos.

Oportunidades identificadas

- Seleção, priorização, preparação, licitação e gestão de contratos de PPPs demandam competências técnicas específicas, sem as quais projetos tendem a não gerar *value for money* para os contribuintes e usuários. Isto inclui equipes dedicadas integralmente a PPP (Unidades PPP dentro do BID), equipes multidisciplinares treinadas e capacidade operacional / financeira para mobilizar conhecimentos técnicos dentro e fora do governo (consultorias).
- A tarifa de pedágio é uma variável de política de competitividade, é um resultado de equação financeira. A tarifa deveria passar por uma discussão de competitividade, existem diversos modelos que poderíamos debater. Por exemplo, a duplicação da via que é cobrada desde o início deveria entrar só quando houvesse a necessidade, aí seria incorporado à tarifa. Outra coisa é quando se tem um modelo fechado, você recebe um tíquete e paga pelos quilômetros que você rodou.
- Nas ferrovias estamos a concessionária é um modelo vertical que administra, opera e realiza o transporte. O monopólio dentro da área só permite o tráfego mútuo ao invés de pagar direito de passagem. Há baixa circulação de fluxo intramodal; de 28 mil concessionados, temos apenas 10 mil trabalhando em plena atividade. A maioria está parada ou com baixa utilização; ou existe a paralização de utilização unilateral com atendimento prioritário para minério de ferro.
- Atualizar a normatização dos Operadores Ferroviários Independentes, onde eu não preciso ter vias, só preciso do rodante para ir vender, ou seja, frete ferroviário por todo o país.



- Fiscalizar os serviços de transporte ferroviário que devem ser prestados de forma isonômica e não discriminatória; constituir Conselho de Usuários que é uma ferramenta muito boa para o usuário, mas que não usamos com frequência.

Ameaças identificadas

- O setor de transporte terrestre de cargas está endividado em mais de US\$ 40 bilhões, o Governo lançou o Pró-Caminhoneiro e vendeu muito caminhão, mas não tem carga para todo mundo. O frete está em declínio devido ao número excessivo de caminhões sem carga.
- Serão concedidos trechos em que o modelo adotado privilegia obra e nós precisamos de bons serviços; as tarifas que hoje estão sendo projetadas nos modelos são elevadíssimas – 4 a 5 vezes maiores que o modelo anterior. Além de nenhuma participação pública nos novos investimentos, ou seja, o usuário é quem vai pagar tudo. O modelo é dissociado do conceito de competitividade, é um modelo de arrecadação ou um modelo de obra e composto por trechos com menos atratividade que o anterior.
- A frota cresceu nos últimos dez anos 120% e a malha 12%. Temos muitos veículos e poucas estradas, 62% das vias em estado ruim ou péssimo, 50% do pavimento ruim ou péssimo, 58% da sinalização precária. Tudo isso implica em alto custo dos caminhões.
- No cenário atual de baixo crescimento o efeito no setor é: menor volume transportado, queda no frete, no faturamento, dificuldade para pagamento do custeio do endividamento, explosão da inadimplência. Então nós já temos e teremos, se não mudarmos esse cenário, um problema sério no setor de transportes: bancos tomando caminhões e aumento do desemprego e da dificuldade de fazer o transporte da produção.



Implicações externas

(ex: legislação, relacionamento com Governo, com sindicatos etc.)

- Lei das Parcerias Público-Privadas (Lei 11.079/2004).
- Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).
- Programa de Investimentos em Logística (PIL)
- Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística).
- VALEC.
- Lei dos Portos (Lei 12.815/2013).

Principais comentários da plateia a partir do debate

- Precisamos ter investimento de mais de US\$ 1 bilhão nos próximos 15 anos e estamos em uma situação onde o governo não tem recursos para investir e resolveu então delegar à iniciativa privada abrindo todas as portas possíveis. Porém, estamos em uma situação bastante complexa porque os financiamentos também diminuíram, o BNDES não tem a mesma disponibilidade e estamos discutindo hoje o processo de concessões.
- O Brasil está completando 30 anos de concessões, no século XX, pois a Ponte Rio Niterói é ainda do século XIX e já está no seu segundo ciclo, e estamos precisando melhorá-las, vamos precisar do auxílio do BID para modelar essas concessões e PPPs.
- Na maioria dos países é uma lei só que chamam de APP tanto para PPPs como para Concessões, se vai ter aporte público ou se é 100% privado é uma questão de viabilidade.
- Aqui houve uma lei de concessão feita na base do “vamos que vamos” em 1995 e quase 10 anos depois saiu a lei de PPP diferenciada. Acontece então que, se o poder concedente lança o edital dizendo que vai ser concessão e a viabilidade não permite que seja concessão, o projeto torna-se inviável, ninguém se candidata e perde-se muito tempo.
- Já que temos que melhorar o processo como um todo, que as APPs sejam como no México, por exemplo, que vale tanto para PPP quanto para concessão.



- Precisamos melhorar a legislação, precisamos de aportes de recursos privados internacionais, há uma série de barreiras para os investidores internacionais possam ser os principais *players*.
- No PNLT, ensaiamos uma mudança de matriz para 2025, e era possível ter uma hegemonia do transporte ferroviário de cargas. Não estou falando do urbano, e é claro que o caminhão tem que chegar à ferrovia em algum ponto. Mas era um projeto de investimento de R\$ 30 bilhões por ano que se tivesse sido cumprido, daria pouco mais de 0,5% do PIB de investimento por ano. Conclusão: sem planejamento não há solução.
- Na modelagem da concessão da via que está em audiência pública da rodovia do frango o governo decidiu duplicar a via (460 km) nos cinco primeiros anos independente do tráfego para duplicar e a consequência é o preço da tarifa muito alto. É um investimento adicional muito alto que não há necessidade de fazer se não houver demanda. O DNIT tem controle de tráfego nas rodovias e quando for necessário faz-se a duplicação.
- O PNLT foi um instrumento de planejamento importantíssimo, mas muitos daqueles planejamentos não foram feitos. E nada de substancial aconteceu nesses sete quase oito anos, donde se conclui que ele precisa ser atualizado.
- Há duas coisas que foram substanciais para deslanchar o processo de infraestrutura na Colômbia: muito trabalho para garantir segurança jurídica e financeira, leis de concessões, de PPPs que estavam fragmentadas e não facilitavam os processos dos editais e não davam segurança aos investidores.
- O setor portuário está melhor que o ferroviário, depois da Lei dos Portos que era um monopólio do Estado abriu os portos, foram criados os operadores portuários, isso melhorou muito, o setor privado investiu bastante. E apesar de hoje estar um pouco empacado, é um setor que tem respondido muito bem à economia.
- Não soubemos aproveitar os bons momentos do crédito fácil, hoje não temos crédito, não temos dinheiro, temos uma crise de falta de qualidade de projeto, de estruturas legais ultrapassadas.
- O PIL não é uma verdade, o planejamento existe, mas ele não se concretiza. O transporte ferroviário não vai acontecer com a velocidade que precisamos, o que é lamentável. No lado do comércio exterior, estamos andando para trás, estamos perdendo qualificação por não ter infraestrutura e logística, continuamos concentrados no sul e sudeste com um país dessas dimensões e



lamentavelmente não vamos conseguir caminhar, não teremos *green field*, o que temos que fazer é investir na manutenção e melhoria do que temos e eventualmente na modernização.

- Desenvolvemos um modelo de concessão de dragagem em 2005 e andamos pelos gabinetes de Brasília mostrando que a dragagem não podia ser feita com recurso público, que não tem recurso público e quem tem que pagar a dragagem é o usuário. Fizemos uma formatação de concessões e, infelizmente 10 anos depois a SEP fez duas audiências públicas em São Paulo sobre o modelo de concessão de dragagem, fomos lá, demos nossa opinião, parou de novo pois mudou o Ministro e, espero que não aconteça o mesmo daqui a 10 anos.

Tipos de conhecimentos presentes no Painei

Estudo de caso (problema – solução – resultado)	X
Metodologia (forma de fazer alguma coisa, know how)	
Conceito (explicitar uma ideia)	X
Tendência (prática ou comportamento não dominante)	X
Lição aprendida (conhecimento, conceito etc. que se extrai de uma experiência)	X
Boa prática (procedimento recomendado/válido)	X
Norma (procedimento formalizado e obrigatório)	X

Oportunidades adicionais identificadas no Painei para posterior captura de conhecimentos

Assunto	Lição aprendida	Boa-prática	Estudo de caso	Metodologia
Contato, relacionamento e troca de conhecimentos com as controladorias (tribunais) dos países onde o BID opera.	X	X	X	
Estudos sobre a BR 476 e a eficiência da aplicação do Programa de Investimentos em Logística.	X	X	X	
Nova modelagem para o sistema de concessões de rodovias no Brasil, conforme visão da ANUT.		X		X
Conselho de Usuários de transporte ferroviário, organizado pela ANUT.	X	X		X
Revisar o PIL e debater novas ligações.	X	X		



Relatos gerais das apresentações

Solenidade de Abertura

Jussara Ribeiro

Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia

A Sra. Jussara Ribeiro agradece e saúda a mesa, com a presença do Exmo. Sr. Min. Eliseu Padilha pelo privilégio de Presidir o Conselho do evento. Ao Professor Aurélio Murta, Coordenador temático representando todos os conselheiros que colaboram para esse projeto, onde os conselheiros têm discussões bastante profícuas e com o olhar bastante crítico sobre atuação tanto do setor público e principalmente do setor privado no tocante a infraestrutura no país.

Agradece aos patrocinadores: Banco do Brasil, BNDES, Caixa Econômica Federal. O Dr. Professor Marcelo Venot, representando todos os colaboradores da ANTT. O professor Raul Velloso, representando os Palestrantes.

Neste momento, o país passa por um momento de grande crise econômica, portanto torna-se mais oportuno a discussão e troca de conhecimentos que possam colaborar com o debate para nos tirar do nosso atraso histórico no que tange a infraestrutura dos transportes. Contribuir para a diminuição das desigualdades internas para nos inserir competitivamente no cenário econômico mundial, fomentar ações que aumentem o desempenho logístico, conhecer e discutir melhores práticas de transporte para redução de custos e agilizar os processos de transporte de cargas e passageiros.

Serão apresentadas propostas de modelagem de concessões, tecnologias logísticas e a reavaliação conceitos de planejamento da estrutura do setor. Como atrair novas fontes de recursos para investimentos visando o crescimento individual e coletivo da população. E, apesar de viver um atraso secular nessa matéria, o Brasil é um país onde não faltam recursos humanos e materiais, o problema maior parece ser a falta de gestores capacitados, pois quanto mais o estado interfere nas atividades do mercado, maior tem sido o prejuízo. Precisamos de empreendedores para gerar riquezas capazes de levar o país ao pleno e sustentável crescimento econômico.

Esse é o intuito de Instituto Besc, colaborar para a inserção do Brasil no universo das grandes nações ricas e desenvolvidas.



Homenagem

A Sra. Jussara Ribeiro entregou o troféu PAINEL – Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística, homenageando ao Exmo. Sr. Ministro Eliseu Padilha, o “eterno Ministro dos Transportes”, agradecendo o apoio e participação no evento.

Exmo. Sr. Eliseu Padilha

Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Saúda a todos os presentes e agradece o convite para presidir o evento e fala a respeito da criação das Agências Nacionais ANTT, ANTAC e ANAC cujas sementes foram plantadas por ele durante sua gestão como Ministro dos Transportes.

O Brasil passa por um momento de crise, política e econômica, onde deve-se procurar a oportunidade que há em toda crise, pois as crises em países em desenvolvimento são cíclicas até que se alcance o patamar de desenvolvimento humano, político e social.

O Brasil tem o maior potencial inexplorado do mundo, sob todos os aspectos, principalmente no humano. Com a globalização concorreremos com todos os países, por isso temos que estar preparados para competir com qualquer um. A China, a Índia e outros países do BRICS, por exemplo, que investiram e continuam investindo em conhecimento e capacitação técnica, tiveram grandes avanços tecnológicos enquanto no Brasil, a logística dos transportes ainda tem um custo muito alto devido às deficiências técnicas e falta de orientação a respeito do modal mais adequado e, apesar de ter mais de 40 mil quilômetros de rios navegáveis e uma costa propícia à navegação, ainda transporta praticamente todos os seus produtos por rodovias. É necessário utilizar os outros modais (ferrovias, hidrovias e navegação costeira).

Esse evento vem contribuir para melhorar a infraestrutura e eficiência logística, pois reúne pessoas que conhecem o setor e suas dificuldades. As Parcerias Público-Privadas devem ser incentivadas, pois o Estado não pode ser o detentor de tudo. Precisa ser criado um plano de desenvolvimento e investimentos para o país, com uma visão de longevidade, que não mude com os governantes. Singapura, por exemplo, em 20 anos saiu da servilidade absoluta para um dos países com maior renda per capita do mundo, com o estado induzindo o desenvolvimento humano e fazendo parcerias com o setor privado para delegar tudo o que pudesse.



O Estado brasileiro, mais do que nunca, precisa de iniciativas do setor privado. Uma das iniciativas do governo para isso é o PIL (Programa de Investimentos em Logística), plano que está em desenvolvimento e reforça as parcerias, prevê:

- Investimento em rodovias – R\$ 66,1 bilhões de investimentos. Previsão de Concessões em todo o território, como a BR 364 que vai de Mato Grosso a Rondônia, cuja pavimentação iniciou em 1999, está agora em processo de concessão. A Cuiabá – Santarém (BR 163) 976 km, que iniciou em 1997 e é uma estrada que chegará ao porto de Santarém onde, de forma natural podem-se atracar grandes navios, o que pode mudar o custo logístico da região;
- Investimento em ferrovias – R\$ 86,4 bilhões de investimentos. A grande esperança é a ferrovia que levará a uma saída para o Pacífico, onde poderemos conseguir muita competitividade trocando os modais, fato que atraiu a atenção dos chineses;
- Investimento em portos – R\$ 37,4 bilhões de investimentos. Há previsão de novos e grandes investimentos, principalmente no Sudeste, e o Norte deve ganhar uma grande expressão, principalmente no que tange às commodities.
- Investimentos em aeroportos – R\$ 8,1 bilhões. Setor com 82% de aprovação da população. Há planos de concessão de mais quatro aeroportos: Florianópolis, Fortaleza, Salvador e Porto Alegre. É o setor que mais cresceu em 10 anos e a previsão é de 7% de crescimento nos próximos 20 anos. Portanto, é um setor em que temos muita confiança e no qual teremos plena aceitação no mercado para as parcerias.

A INFRAERO já concedeu mais de 50% de seus aeroportos e com isso perdeu e perderá o mesmo montante de receita. Era vinculada ao Ministério da Aeronáutica e passará por uma grande transformação. Está sendo reestruturada e repensada. São 43 anos de trabalho de uma empresa reconhecida mundialmente como prestadora e operadora de serviços aeroportuários e, para gerar novas receitas, está fechando parceria com empresas estrangeiras. A INFRAERO tentará um desenho novo a partir do aeroporto de Goiânia, fazendo a exploração da concessão comercial do aeroporto, colocando um shopping center, o que para aeroportos de grandes fluxos como Congonhas, terá um grande retorno. Pois, a crise é sinônimo de oportunidade e precisamos enxergar essa oportunidade para gerar nova receita. Essa é a nova proposta do Governo em investimentos na logística.

Temos que acreditar no Brasil, pois todas as crises são pequenas. Precisamos nos dedicar e acreditar em nós e no país, não apenas no setor público quanto no privado, pois enquanto não houver estabilidade no nível de cidadania e conhecimento, com o todo o potencial que temos, não conseguiremos nos estabilizar.



Painel 1

Francisco José Araújo Bezerra

Saúda a todos e agradece e dá início a PAINEL. Congratula a organização do evento por iniciá-lo com a palavra do Ministro, que norteia os participantes a respeito de qual é o pensamento do setor público e por, no primeiro painel, apresentar especialistas do cenário macroeconômico neste momento de crise que atravessamos.

Adailton Cardoso Dias – “Área de Atuação do DNIT”

Diretor de Planejamento e Pesquisa do DNIT

Saúda e agradece a todos, explica a área de atuação do DNIT que cuida das rodovias federais não concedidas, hidrovias e portos interiores, e também de ferrovias especificamente dos contornos ferroviários. Temos hoje cerca de 120.000 km de rodovias federais, 28.000 km de ferrovias e 18.000 km de hidrovias navegáveis e 11 eclusas. O DNIT possui uma carteira de contratos que envolvem obras de manutenção, obras de serviços, obras de construção e adequação de capacidade, estudos, projetos, gerenciamento e supervisões totalizando 1.348 contratos com gastos de R\$ 49,2 bilhões dos quais especificamente 1.131 contratos, sendo R\$ 45,2 bilhões vinculados diretamente ao Programa de Aceleração do Crescimento. No cenário macroeconômico atual, temos queda da produção econômica, alta dos juros básicos da economia, forte desvalorização do real. No âmbito do governo federal, principalmente vinculado ao Ministério dos Transportes, temos o Programa de Investimentos em Logística (PIL) que, na nova etapa em 2015, pretende atrair recursos da iniciativa privada para concessões de aproximadamente R\$ 200 bilhões com ênfase em um investimento em ferrovias e uma atuação maior por parte do BNDES. Na parte rodoviária prevê cerca de R\$ 66 bilhões de investimentos focando em alguns corredores na região Sul, Sudeste, Mato Grosso e Pará que é muito importante para o escoamento da produção do Centro-Oeste para os portos do Norte e mais alguns trechos que envolvem duplicação, construção de terceiras faixas etc. Em ferrovias temos cerca de R\$ 86 bilhões de investimentos previstos para a Bioceânica, a Norte-Sul entre outras. O objetivo desse programa é bastante voltado para o investimento estrangeiro ou privado e uma pequena parcela



de investimento público para a realização das intervenções que fiquem fora da programação do PIL.

No âmbito do DNIT, temos vários investimentos em andamento, como o arco metropolitano do Rio de Janeiro, a BR 381 em Minas Gerais que hoje é um dos maiores investimentos do Governo Federal. Essas carteiras já foram estudadas, contratadas, e dependem apenas de uma melhoria no cenário macroeconômico nacional e no cenário fiscal.

Há vários procedimentos a serem adotados e analisar os resultados obtidos, rever ações e pensar no que será feito nos próximos anos. Para isso estão sendo desenvolvidas algumas estratégias como o desenvolvimento do planejamento integrado, que visa diminuir a burocracia, melhoria dos processos de elaboração dos projetos e análise dos projetos básicos e anteprojetos que são fundamentais para concluir o processo de licitação de forma mais ágil e acessível. Além disso, outras estratégias e projetos estão em desenvolvimento: Plano Nacional de Manutenção Rodoviária, Plano Nacional de Contagem de Tráfego. Essas ações foram fundamentadas no PNLT (Plano Nacional de Logística de Transportes), e que também contribuiu para a criação do PIL e do PAC. Essas ações para renovar a matriz de transporte estão sendo pensadas em longo prazo e poderão levar até 20 anos para alcançar o equilíbrio que se pretende na matriz. Outra questão fundamental é estudo e pesquisa. O Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) está sendo resgatado para modernizarmos nossas tecnologias e melhorarmos a qualidade do nosso serviço. Inclusive, já está em estudo a utilização do aço-brita na fabricação de pavimentos, que é um resíduo da produção de minério de ferro e não tem nenhuma utilização. Para isso temos o apoio do setor de aço-brita. Se obtivermos resultados positivos, resolverá questões técnicas, econômicas e ambientais. Estamos buscando não apenas a melhoria da infraestrutura como a diminuição dos custos, quanto a melhoria da qualidade do serviço prestado.

Temos ainda dois grandes desafios: a questão ambiental que também precisa ter seu modelo repensado, os processos simplificados, diluir no decorrer do tempo as compensações que surgirem durante o empreendimento. A desapropriação é outra questão que precisamos resolver com a fiscalização da Faixa de Domínio. Para isso lançamos o PROFAIXAS. E, finalmente, a condição da malha que é outro fator que importantíssimo que influencia diretamente no custo total dos usuários, onde o DNIT tem obtido um dado crescente da malha em boas condições e em condições regulares.



Em busca desse avanço e participação em todas as ações que dizem respeito à melhoria da infraestrutura do transporte no Brasil nos modais de atuação do órgão, o DNIT recebeu alguns prêmios de alguns estudos e pesquisas feitas pelo órgão que mostram que o DNIT está realmente comprometido com o ideal de melhorar a logística e a infraestrutura dos transportes no Brasil.

Agradece o convite e a oportunidade de mostrar o trabalho que o DNIT vem realizando.

Diego Machado – “Principais Obstáculos para a Definição das Políticas Públicas de Financiamento de Infraestrutura de Transporte”

Economista e sócio da Parallaxis Consultoria

Saúda a todos e agradece ao Instituto Besc o convite e a oportunidade de mostrar o trabalho que tem sido realizado. O Painel 2015, com enfoque na infraestrutura de transportes, é extremamente relevante e servirá como instrumento capaz de apresentar um diagnóstico dos problemas enfrentados pelo setor referente à elaboração de políticas públicas. Bem como discutir alternativas para melhorar a atratividade de investimentos e geração de bem-estar social.

Apesar de o investimento em infraestrutura ser de fundamental importância para o desenvolvimento econômico, são enormes os desafios relacionados à melhoria e ampliação da oferta de infraestrutura de transporte como a dificuldade de aumentar o número e o nível dos investimentos, melhoria dos planejamentos, a recuperação, expansão e interligação dos diversos modais visando a maior eficiência dos transportes e políticas públicas que atraiam o investimento privado visando o bem-estar econômico.

O Brasil passa por uma conjuntura doméstica bem difícil devido aos seus problemas internos, mas também devido à sua dependência das exportações das commodities agrícolas e metálicas. Outros países, como China, EUA e a Zona do Euro ainda não recuperaram o crescimento que tinham antes da crise mundial de 2008, o que nos mostra que as políticas externas também contribuem para o nosso atraso no desenvolvimento. O superciclo de commodities chegou ao seu pico em 2011 e, desde então, apresenta uma queda. Os problemas políticos e econômicos que temos enfrentado, também afetam a confiança do investidor e, sem expectativa de demanda, outros setores também são afetados como produção industrial e varejo.



O cenário ideal para obter uma retomada do crescimento econômico brasileiro seria: cortar custos, concessões, investimentos. Porém, o investimento em infraestrutura gera apenas benefícios, pois amplia a capacidade de abastecimento e, com melhorias na infraestrutura há uma considerável redução no custo final dos produtos. Além disso, aumenta a atratividade de investimento na produção, gera mais empregos e aumenta a demanda. Não há dúvida de que a oferta eficiente de serviços de infraestrutura é um dos aspectos mais importantes das políticas de desenvolvimento econômico e social. Esses investimentos, se bem direcionados e distribuídos para não se concentrarem apenas nas áreas economicamente mais privilegiadas aumentam a atratividade do investimento do capital privado.

O índice de competitividade do Brasil, conforme relatório do Fórum Econômico Mundial, tem sofrido uma queda significativa em diversos setores da economia a partir de 2012, o que afeta consideravelmente a produtividade e competitividade. Apesar de apresentar um moderado crescimento na sua nota no ranking, em comparação a outros países apresenta queda na sua posição ficando estável ainda em relação a alguns indicadores. No setor de transporte apresenta queda comparado a outros países listados na pesquisa. Isso é devido ao baixo investimento em infraestrutura comparado a China, EUA e Canadá, que tem dimensão territorial parecida com o Brasil, mas que desenvolvem políticas mais robustas e melhor direcionada para o setor. E, no caso brasileiro, mesmo com os investimentos feitos anteriormente, ainda fica muito aquém do necessário para gerar um crescimento econômico. O nosso custo logístico de transportes é muito alto, principalmente no transporte de longa distância que pela ineficiência e falta de oferta de infraestrutura dos outros modais, sobrecarrega o sistema do modal rodoviário.

Os principais obstáculos das políticas públicas que desestimulam a iniciativa privada a investir em parceria com o nosso governo são: carência de fontes para captação de recursos e alto custo para financiamento; o Governo, através do PAC1 e PAC2, procurou preencher a lacuna dos baixos investimentos em infraestrutura, porém em uma economia baseada em políticas de ajuste fiscal mostra a fragilidade do governo em equilibrar as contas devido a longa lista de despesas obrigatórias; poucas alternativas de financiamento somados ao risco de obras de longo prazo geram temerosidade no mercado o que reflete em dificuldades na captação para o financiamento em projetos de infraestrutura

As atuais fontes de Financiamento de infraestrutura são, basicamente: Capital Próprio que é o capital do acionista; empréstimos de Bancos Comerciais onde os elevados *spreads*, empréstimos a curto prazo geram ganhos satisfatórios devido aos



altos juros e um risco de calote muito menor; Bancos Multilaterais de Fomento possuem políticas neoliberais que favorecem os países ricos; Mercado de Capitais local representada pelas debêntures de infraestrutura que para o PIL 2 seria necessário dobrar o montante de investimento que desde 2011 já absorvido pelo mercado (cerca de R\$11 bilhões); Crédito de Fornecedores e o BNDES que tem sido o principal credor/financiador de capital privado, que tem aumentado sua carteira de crédito com novos produtos para o setor de infraestrutura, mas que tem sido acompanhada de um aumento da participação do tesouro nacional como fonte de recursos que passou de 16% em 2008 para 50% em 2014, um alerta para o médio/longo prazo que devido ao baixo crescimento econômico, balança fiscal deficitária, manutenção da dívida pública em níveis elevados deve “secar a fonte” dos recursos.

Os obstáculos que têm sido encontrados para o Financiamento de Infraestrutura são: a restrita fonte de financiamento; marco regulatório fraco, a instabilidade jurídica gera incertezas; *funding* elevado, alto custo de captação e a taxa de retorno estipulada; alto custo de transação gerado pela burocracia; fixação das duas variáveis (qualidade e TIR); debêntures de infraestrutura com baixa aceitação histórica, mais os riscos próprios e os riscos estruturais. É necessário criar soluções acessórias que reduzam os impactos negativos, gerar maior participação do agente privado, bem como atrair maior investimento estrangeiro para o país.

A melhoria das políticas públicas de infraestrutura tende a ser um multiplicador da economia e essa é uma questão intersetorial, interministerial, transversal, na medida em que ela viabiliza as condições de crescimento de outros setores: a participação das entidades de classe são muito importantes para discutir melhores programas convergindo com a visão dos especialistas de cada segmento, inclusive no financiamento; melhorar o planejamento para tornar os programas do governo mais viáveis e atrativos; políticas públicas fora do cenário considerado factível pelo setor privado geram desalinhamento com o plano financeiro das empresas e culminam em baixa concorrência pelo edital; convergência entre os planos para os diferentes setores (modais), bem como a melhoria da qualidade dos estudos e projetos, buscando casos de sucesso internacionais. Principais pontos a serem considerados na elaboração de políticas públicas: análise das preferências dos atores privados; ação baseada no conhecimento adquirido; definição de um caminho alternativo (Plano B).

O Brasil tem vantagens e se torna atrativo para investimentos em infraestrutura mesmo no cenário atual. Os preços dos ativos brasileiros caíram em dólares, maior



atratividade investimentos estrangeiros; executivos estrangeiros olham para a economia brasileira a longo prazo; a dimensão do mercado brasileiro, a presença de empresas de grande porte; renome internacional na área de construções, são alguns pontos dessa nossa vantagem apesar da situação que se apresenta.

E para terminar, deixo aqui algumas reflexões que devemos fazer a respeito das políticas públicas: premissas realistas geram políticas públicas melhores e resultados mais aderentes, de nada adianta fazer planos que não serão executados; planejamento que evite concorrência entre os modais de transporte, eles devem se complementar; integração de entes privados e/ou entidades de classe setoriais que pudessem levar as demandas para o poder público de forma a contribuir com o processo de formulação de políticas públicas, inclusive de financiamento; análise histórica das diretrizes do PPA e os Programas criados e seus respectivos impactos na economia através de indicadores de atividade; PPA 2016-2019 como solução para alavancar a saída da crise atual, motores para sustentação do crescimento econômico. Uma oportunidade: o Banco BRICS surge como uma onda pró-infraestrutura, uma nova fonte de fomento para o desenvolvimento do setor e do país.

Agradece e coloca-se à disposição para perguntas no debate.

ÉLCIO GOMES ROCHA – “Investimentos em Infraestrutura: Efeitos Multiplicadores Sobre o Crescimento do PIB”

Economista chefe do Banco do Brasil

Saúda e agradece a todos, apresenta seu trabalho alertando para a importância da infraestrutura para a economia brasileira

Há realmente influência da economia internacional no crescimento Brasil, principalmente pela China que nos atinge via preço de commodities, toda a América Latina desenvolveu sua infraestrutura para atender a produção e o fluxo de commodities. Nossa produção tem um preço bastante competitivo até as porteiras das fazendas, mas o transporte até os portos é que nos faz perder a competitividade.

Foram feitos diversos estudos para entender como o crescimento da China nos atinge. Em um estudo recente do Banco Mundial, baseado na conjuntura a partir de 2003 mostra que uma desaceleração de 1 ponto percentual no crescimento da China reduz potencialmente o crescimento do PIB do Brasil em 0,8 pontos



percentuais. Mas temos outras alternativas no mercado externo, o crescimento dos EUA nos traz uma grande expectativa em termos de exportação dos manufaturados.

Interessante como o câmbio influencia na recuperação do setor externo brasileiro. Já é visível que temos uma influência positiva do setor externo, a balança comercial e contas correntes já estão respondendo, não como deveria responder, devido à fraqueza da economia, pois temos observado um encolhimento das importações devido ao câmbio mais desvalorizado. Mas esse é o momento, vamos ter um crescimento das exportações em resposta ao câmbio mais desvalorizado, porém ainda teremos 2015, 2016 com uma grande contração da economia, o que deteriora as condições fiscais, os níveis de confiança e o grau de investimentos. O importante é não perder mercado para outras agências para que o prejuízo não seja maior.

Quanto ao PIB, passamos por um biênio bastante difícil e só haverá uma pequena recuperação no início de 2017 e o canal para essa recuperação se dará via investimentos, de preferência investimentos em infraestrutura. Pois o consumo, apesar de representar 60% da nossa economia, pode mudar um ciclo econômico, mas não tem condições de manter um ciclo econômico se não for acompanhado pelo aumento da infraestrutura de oferta da economia para não gerar desequilíbrio.

Comparando Investimento e desenvolvimento do PIB, nos momentos de maior crescimento da economia brasileira foram os momentos onde os investimentos sobre PIB cresceu. Há quem diga que houve momentos em que, apesar do investimento, não houve aumento do PIB, pois não é qualquer investimento que contribui para o crescimento do PIB, tem-se que analisar a qualidade do investimento. Analisando trimestre a trimestre, o crescimento do PIB do Brasil está estagnado há oito trimestres seguidos o mesmo tempo em que observamos os investimentos em queda. Aí está o problema, precisamos focar em investimentos de qualidade. Esse ciclo de desaceleração da economia, não começou esse ano, vem desde 2010.

Segundo o IBGE, o investimento no Brasil é dividido em três: construção, máquinas & equipamentos e pesquisa & desenvolvimento. Entretanto, dependendo do investimento, ele não alavanca o desenvolvimento e crescimento do PIB, por isso é necessário qualificar o investimento. O investimento em educação é fundamental, mas o investimento em infraestrutura pode alavancar a produtividade, pois com boas estradas, portos, hidrovias reduz o tempo e o custo da mercadoria a ser transportada. O investimento aumentou, mas o investimento em infraestrutura está estagnado há muito tempo e caiu recentemente.



No Fórum Econômico Mundial, todo ano pergunta-se aos empresários quais os empecilhos para fazer negócio em determinado país? No Brasil, a infraestrutura sempre está presente. Então, se queremos atrair investidores estrangeiros, precisamos investir em infraestrutura de qualidade. Fez-se um exercício hipotético: elevamos o investimento do PIB em infraestrutura de 2% para 3% e o resultado projetado de crescimento econômico para 2019 eleva o crescimento potencial da economia em 0,9%. É um aumento considerável quando falamos em montante e, mesmo usando todos os recursos do PIL, ainda faltaria recursos para complementarmos os investimentos para elevar o investimento em infraestrutura dentro do PIB.

Esse é o nosso grande desafio: buscar recursos para complementarmos os investimentos em infraestrutura para garantirmos o crescimento econômico nos próximos anos e, para isso não podemos contar apenas com o BNDES para esse financiamento, precisamos de um mercado de capital para concretizarmos isso.

Raul Velloso – “Equilíbrio Econômico-Financeiro das Concessões de Infraestrutura de Transporte”

Economista

A saída do país da crise atual depende do investimento em infraestrutura, mas se é tão importante, porque não se investe? Não é por falta de recursos, o que falta é atratividade pois se houver atratividade, os recursos vêm. O mundo está cheio de recursos. Precisa-se discutir essa atratividade.

A disponibilidade de recursos públicos é muito baixa há muito tempo e assim continua. Como um país como o Brasil com as dimensões, condições e necessidades que tem de investimento em infraestrutura não aumenta esse investimento? Os planos do governo, apesar de serem excelentes, não têm condições de serem executados. E o que vemos é que, devido à crise em que nos encontramos que em parte deve-se à falta de infraestrutura, e para tentar sair da crise a tendência é reduzir ainda mais os investimentos em infraestrutura, principalmente no que diz respeito aos transportes. A situação é ainda pior do que se apresenta. Então fica muito difícil acreditar nos planos do governo, pois a tendência é piorar essa situação, pois ao invés de enfrentar o problema continuaremos discutindo e fugindo dele.



Aí encontramos o grande paradoxo: se temos essa situação tão ruim do lado do investimento público, porque o investimento privado também não apresenta nenhum crescimento? Hoje, investe-se em torno de 2,5% em infraestrutura, metade do que se investia a alguns anos. Há muita intensão e planos, mas pouca ação, inclusive do investimento privado que não cresce satisfatoriamente. É sinal que há outra coisa errada que precisa ser corrigida para que se mude esse quadro e a economia possa crescer. Acontece que o modelo econômico oficial é hostil ao investimento privado. O setor privado compara as opções e como encontra esse viés contra seus investimentos em infraestrutura, ele procura outras opções ou deixa de investir em infraestrutura e vai investir em outros segmentos que lhe rendam mais. E por mais que o BNDES empreste dinheiro para o setor privado como tem emprestado, se não houver atratividade, não haverá investimentos.

É preciso investir em infraestrutura. O Brasil precisa dar um salto e o investimento em infraestrutura é um caminho importante para sair disso, mesmo que não resolva a crise agora, é uma saída para termos um melhor desempenho econômico. Nos últimos anos, o Brasil criou um modelo econômico voltado para o consumo sem se preocupar com o crescimento econômico. O que não dá certo, pois quando se investe mais no consumo definindo políticas que o favorecem, criam-se obstáculos para o investimento. Cerca de 70% dos gastos da União são para pessoas, consumidores. O problema dessa política de consumo é que esse modelo não se sustenta, pois prejudica o investimento e depois precisa recuar ou procurar outra forma de sustentar esses preços como gasolina, pedágios e tarifas em geral que o governo fixa no menor valor para agradar as pessoas e elas consumirem mais. Isso afasta o investimento e a expansão da economia a longo prazo. Os dados comprovam isso, estamos em crise e o desenvolvimento está estagnado desde o ano passado. O consumo tem sido fortemente promovido, desestimulando os investimentos não dando condições atrativas para que ele aconteça. Temos que mudar o modelo de consumo para investimento, em diversos setores, principalmente neste. Não se consegue tomar a decisão de mudar as políticas para fazer isso acontecer. Enfim, se não tivermos equilíbrio econômico financeiro nas concessões da infraestrutura de transportes, elas terão um desempenho muito aquém do necessário para fazer o crescimento da infraestrutura acontecer. É preciso ter atratividade correta e adequada para os investimentos privados acontecerem de maneira suficiente para nos levar ao crescimento que se faz necessário.



Debate Painei 1

Pergunta do Professor Aurélio Murta da Universidade Federal Fluminense para Élcio Gomes e Raul Velloso

Estamos vivendo um momento em que as dificuldades econômicas vêm afetando a população, sabemos que a logística pode ter um papel fundamental na redução dos custos e, conseqüentemente pode reduzir os preços finais dos produtos e serviços, falou-se nos investimentos em capacitação e qualificação focados na melhoria da qualidade dos serviços, qual seria realmente o papel desses investimentos em logística na redução dos custos e serviços?

Raul Velloso: Se através da expansão de investimentos, conseguirmos reduzir os custos dos transportes, a tendência é a diminuição no custo final dos produtos à população, essa é uma equação bem simples de ser compreendida pela população, mas essa não é a grande questão. Nosso maior desafio é como obter esse ganho e redirecionar os recursos em favor da infraestrutura e afetando outras coisas, que têm sido obstáculo para essa maior concentração de recursos. É necessário redirecionar alguns investimentos públicos que são direcionados a outros setores como políticas públicas sociais para melhoria da infraestrutura, para que além dos preços de valores e serviços, possa melhorar a distribuição de renda no país. Há estudos em outros países que comprovam que, quanto maior o investimento em infraestrutura, melhor a distribuição de renda e problemas que pareciam insolúveis podem alcançar ganhos inimagináveis.

Élcio Gomes: Atualmente temos, no Brasil, grandes gastos absurdos no transporte, principalmente de cargas, devido à falta de infraestrutura e logística. Daí tiramos a relação da produtividade com o aumento dos investimentos em infraestrutura. Reduzindo os altos custos de transporte, reduziremos o custo final do produto e reduzimos a inflação. O problema da infraestrutura é um problema estrutural do país que precisamos resolver para aumentar o nosso potencial a médio e longo prazo que é a melhor alternativa para reconduzir a inflação de forma sustentável para a trajetória de metas

Diego Machado: Por muito tempo vivemos uma inflação de demanda, hoje temos vivemos uma inflação de custo, com alta tanto nos preços de produtos quanto de serviços, isso acontece, principalmente, devido a três motivos: desvalorização do real que aumentam o custo dos produtos (insumos) importados, aumento do custo dos transportes devido ao aumento dos custos como combustível, pneus, oficina,



pedágios etc. e queda na demanda que pressiona o reajuste dos preços para equilibrar o custo da operação do transportador. De acordo com alguns estudos, o impacto dos custos de transportes no repasse para os preços dos produtos das empresas pode chegar a 50% graças a matriz de transporte desbalanceada e infraestrutura defasada que geram um impacto forte no aumento dos preços, principalmente devido à baixa oferta e complexidade dos outros modais que são mais viáveis para transporte de longa distância como, por exemplo, a cabotagem.

Pergunta de Luiz Baldez, Presidente da ANUT para o palestrante que estiver mais conhecimento no assunto: A burocracia é um dos maiores problemas encontrados no transporte de cargas no Brasil, ela atrapalha a melhoria dos serviços prestados e não precisa de investimento. O governo precisaria reduzir a burocracia para melhorar a eficiência dos transportes. Há algum estudo que quantifique em quanto podemos melhorar a produtividade se a burocracia deixasse de ser um empecilho?

Élcio Gomes: Essa é uma questão difícil de mensurar, há estudos como o do Banco Mundial que mostra que a burocracia interfere na atratividade do investimento, mas não conseguem mensurar em termos quantitativos.

Frederico Bussinger do IDELT: A burocracia existe para um ou vários objetivos, pois sem burocracia fica difícil a corrupção.

Pergunta de Jean Marlo, Pesquisador do IPEA para o Dr. Adailton: O Estado tem se afastado cada vez mais de ações diretas em obras de infraestrutura, mas é necessário um reposicionamento dentro dessa nova estrutura. O governo tem feito alguma coisa no sentido de sistematizar, divulgar e consolidar as diversas informações que existem bem como gerar mais informações?

Adailton Cardoso Dias: O Planejamento Integrado teve seu início em 2013 e, junto com o Ministério dos Transportes. O DNIT estava tratando os dados e as informações de maneira isolada e essa nova organização é fundamental para fazermos. Estamos definindo a participação de cada diretoria, pensando o empreendimento em seu ciclo completo e, para isso já estamos centralizando alguns dados e posteriormente serão disponibilizados para a sociedade e servirão para o próprio DNIT que utilizará essa informação de maneira qualificada e organizada tendo, dessa maneira, uma economia de tempo e pesquisa.



Painel 2

Frederico Bussinger

Consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio-Ambiente

Saúda a todos e agradece o convite, a oportunidade e o prestígio de participar deste evento tão qualificado e com debates a respeito de temas tão enriquecedores. Fala a respeito das últimas notícias a respeito do panorama econômico brasileiro; descreve as dificuldades político financeiras do Brasil centradas na Parceria Transpacífico), que pode isolar ainda mais o Brasil, pois afeta também o agronegócio e não apenas os produtos industrializados e pode encolher exportações; e destaca que a competitividade do Brasil continua caindo. E de como o PAINEL pode nos ajudar a melhorar toda essa situação com investimentos de qualidade em infraestrutura, realizando todos os Planos de Ação do Governo Federal. Por fim, deixa uma pergunta para os panelistas: nós temos demanda, temos recurso naturais, temos planos, interesse no investimento privado, porque não conseguimos executar e fazer o país desenvolver?

Nelson Carlini

Presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil

Saúda a todos e se apresenta falando a respeito da sua experiência em todos os campos da logística e de como é difícil realizá-la no Brasil. Podemos ter tudo nas mãos e não conseguimos realizar, na maioria das vezes por falta de comando. O porto de Itapoá, por exemplo, levou sete anos entre a concepção do projeto até a atracação do primeiro navio de grande porte. As aprovações, não só as ambientais, como as do poder concedente, de instalação, de dragagem são muito morosas. Leva-se muito tempo para resolver questões que poderiam beneficiar toda a população e diminuir o custo Brasil. O Governo tem optado por investir em obras mais populares do que aparelhar a infraestrutura e logística. A LOGZ conseguiu arrecadar mais dinheiro e está concentrada em investir na saída norte dos grãos e reduzir os custos de movimentação.

Há projetos que precisam apenas de assinatura, fala-se de bilhões que o Governo vai ter que investir, mas a iniciativa privada já tem bilhões para investir. Porém sempre empaca na burocracia, com as licitações de novos terminais que já foram



anunciadas diversas vezes, mas não tem a ação. Os projetos de expansão que têm que passar por processos de avaliação, retorno, verificação. Entretanto os terminais privados, cujos riscos ficam a cargo dos investidores que podem, querem e se propõem a fazer, onde não há dinheiro público envolvido; têm que se submeter a processos burocráticos e morosos. Mesmo para justificar aumentos de capacidade que não são necessariamente obras de expansão, que podem ser obtidas com modernização de máquinas, mudança de processos, aumento e treinamento e especialização de mão de obra. A demora nas aprovações é uma questão de gestão pública.

As companhias DOCAS estão cheias de dívidas em sua maioria e não conseguem, nem com uma administração razoável, retornar o investimento para melhoria de sua máquina. Os conselhos de administração das empresas portuárias têm que manter o governo como seu maior acionista, mas seus conselhos de administração têm que representar a comunidade, os interesses econômicos ligados àquela instituição. Não devem ser cargos honoríficos, os participantes do conselho têm que assumir responsabilidades legais, pessoais. É preciso modernizar e gerir com responsabilidade, dos governos e dos privados, com responsabilização individual pelos seus atos. Temos cidades maiores, navios maiores e a nossa ideia é que os portos brasileiros têm que acompanhar esse crescimento e abandonar essa concepção do século passado de portos que se concentram em áreas urbanas densamente ocupadas. É necessário desativar essas áreas e utilizá-las para outros fins que possam resultar em receita, pois essas áreas são de difícil acesso e não são capazes de atender aos novos navios e à quantidade de carga. Sugere que se separe a autoridade portuária da administração do porto e que esta seja privatizada, com um contrato de gestão para gerir o porto com suas obrigações e é claro, recebendo um percentual e executando o programa de utilização das áreas com uma administração portuária moderna e ainda ajudando o governo, maior acionista do porto, a solucionar problemas como utilização de tais espaços, investimentos, dentre outras obrigações. Mais de 30% dos portos não se equilibram economicamente e necessitam de estudos para fazer PPPs para mantê-los, pois eles não precisam de investimento do governo, precisam de uma autoridade para saber o que está acontecendo. O Governo precisa descentralizar o poder, não há necessidade de tudo passar pela aprovação do Governo, precisamos agilizar os processos. Certas medidas paralisaram o desenvolvimento do setor como o decreto que estabelecia a obrigatoriedade de os terminais privados movimentarem apenas cargas próprias, foram quase cinco anos para ser removido e, em oito anos ainda não se conseguiu retomar os arrendamentos. A nova Lei dos Portos de 2013 ainda



não trouxe efeitos concretos, estudos continuam sendo feitos, mas as autorizações não saem. O novo PIL é a nossa esperança atual.

Rogério Coimbra – “Concessões Aeroportuárias”

Secretário de Política Regulatória da Aviação Civil da SAC

Saúda e agradece o convite para que, em nome da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, possa apresentar o que tem sido feito no setor aeroportuário, as mudanças que vem sendo feitas e como este setor tão dinâmico tem se desenvolvido nos últimos anos. Serão apresentados os fatores que nos levaram ao modelo regulatório das concessões e desenhos dos atuais contratos de concessão.

O modelo de concessão aeroportuária tem se mostrado bastante satisfatório. Todas as concessões aeroportuárias anunciadas pelo Governo Federal foram licitadas e têm obtido sucesso. Até o momento, já foram conduzidos seis processos de concessão e outros quatro estão em andamento.

O setor aeroportuário passou por grandes transformações na última década. Houve uma completa reestruturação do desenho institucional do setor, que gradualmente foi desmilitarizado, desde a criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC em 2005 e passando pela mudança da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa para a Presidência da República em 2011, momento em que adquiriu o status de ministério. Paralela a essa evolução institucional, ocorreu o processo de desregulamentação do transporte aéreo, pois o setor era muito regulado e cheio de amarras que impediam o desenvolvimento. A partir daí o setor começou a crescer e, em razão desse crescimento, começaram a aparecer os gargalos de infraestrutura, que são o novo desafio do setor. É nesse contexto que se consolida o processo de concessão aeroportuária.

O setor obteve um crescimento médio, nos últimos 12 anos, em torno de 10% ao ano, com um *boom* de crescimento nesse período. Isso se deu, em parte, devido à desregulamentação que baixou consideravelmente o custo médio das tarifas aéreas, o que implicou aumento da demanda por esse serviço, o que propiciou que as companhias aéreas investissem mais para ampliar a oferta. Em razão ciclo virtuoso, atualmente, os passageiros que se utilizam do transporte aéreo para o traslado interestadual superam os que utilizam o modal rodoviário para o mesmo tipo de deslocamento.



Enfrentar esse crescimento e manter a eficiência operacional é um grande desafio, o qual temos conseguido contornar e foi possível até obter uma redução considerável na taxa de atrasos de voos. As projeções demonstram que a demanda continuará aumentando em longo prazo, de modo que se faz necessário não somente recuperar os gargalos históricos, mas também preparar o setor para continuar atendendo à demanda em crescimento.

Atualmente o Brasil possui mais de 3600 aeródromos civis, divididos em abertos ao público, que são de 658, e privados, que são de uso privativo do proprietário ou de quem ele autorizar, são quase 3000. Para fins de investimentos em infraestrutura dos aeródromos, o que nos interessa são os públicos e daí temos outra subdivisão: os aeródromos públicos que são geridos pela União, que totalizam 65, e os que são administrados pelos estados e municípios, no montante de 488, dos quais a maioria estava sem instrumento de outorga. De 2011 para cá, a maioria deles já foi regularizado e a meta é zerar, em pouco tempo, esse número.

Até bem pouco tempo, o governo operava os aeroportos geridos pela União por meio da INFRAERO, de modo que a grande maioria dos passageiros eram processados em terminais aeroportuários dessa estatal, mas desde o processo de concessão, a parcela desses passageiros processados diminuiu consideravelmente, e a previsão é que em breve mais de 50% dos passageiros estejam utilizando aeroportos operados pela iniciativa privada.

Outro mecanismo que o Governo tem utilizado para diminuir os gargalos de infraestrutura é o instituto da autorização. O aumento da movimentação de aeronaves nos aeroportos impõe aos seus administradores buscar maior eficiência do uso dessa infraestrutura, o que tem resultado na redução gradual do espaço destinado à aviação geral nos grandes aeroportos. Com a regulamentação do instituto da autorização, abriu-se à iniciativa privada a possibilidade de investir em aeroportos destinados à aviação geral, de maneira a atender a demanda crescente por esse tipo de serviço. Da forma como está regulamentado, a empresa privada pode construir o aeroporto em um terreno de sua propriedade, e explorá-lo, por conta e risco, tendo total liberdade para definir o valor das tarifas. Desde a regulamentação da autorização, foram feitas várias solicitações, a maioria já autorizada, com um investimento previsto de R\$ 3 bilhões. Essa não é a única e nem a principal forma de captação de recursos, mas tem ajudado muito nos investimentos da aviação geral.

A SAC mal havia sido criada e recebera a missão de conduzir, em conjunto com a ANAC, as concessões dos aeroportos, Guarulhos, Viracopos, Brasília. Grosso



modo, no modelo atual, a SAC participa da tomada de decisão sobre quando e quais aeroportos serão concedidos, bem como é a responsável pela condução dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Por sua vez, a ANAC, que é o poder concedente, confecciona os editais e contratos de concessão, bem como conduz o processo licitatório. É a Agência que assina o contrato de concessão com a iniciativa privada.

No caso de aeródromos delegados a estados e municípios, compete a SAC emitir a anuência prévia para o início do processo de concessão, mas cabe ao delegatário determinar a realização dos estudos de viabilidade e a condução do processo licitatório.

Tema bastante discutido, em razão da complexidade, é o tipo do leilão, se por menor tarifa ou por maior outorga. No modelo vigente empregou-se este último tipo, vez que o sistema aeroportuário trabalha em rede, sendo salutar, portanto, que os aeroportos maiores, e por isso superavitários, subsidiem a operação dos aeroportos menores, e em geral deficitários. O mecanismo adotado para o apoio dos pequenos aeródromos foi a criação de um fundo, o FNAC – Fundo Nacional da Aviação Civil, para o qual seriam destinados, dentre outras receitas, os valores recebidos de outorga.

O modelo adotado também prima pela geração de concorrência entre os aeroportos, de modo a atrair mais empresas aéreas, ampliar o número de rotas e de passageiros, bem assim, atrair para os aeroportos outros investimentos de diversos setores. Nesse sentido foram estabelecidos limites de participação das empresas aéreas nas concessionárias e incluídas cláusulas obrigatórias no contrato. Em três anos, já foram licitados seis aeroportos, com investimentos estimados de R\$26 bilhões, dos quais grande parte já foi investida. Ressalte-se que boa parte dos concessionários já estão operando com retorno financeiro. É sempre bom mencionar que o investimento em aeroportos no Brasil, de 2011 para cá, representa o triplo do que se havia investido nos 15 anos anteriores. Isso demonstra que, apesar de ainda sejam possíveis correções, o modelo de concessão aeroportuária tem produzido resultados positivos. Não só pelo aspecto econômico, mas também no social, pois a pesquisa de satisfação do usuário tem apresentado um alto índice de aprovação, o que em serviços públicos é bastante difícil de conseguir.

Há outros quatro processos em andamento: Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre, que foram anunciados em junho, no PIL. A expectativa de investimento é de R\$ 8,5 bilhões e a previsão é que, em até meados do ano que vem, esses aeroportos já tenham sido leiloados. Pode parecer um prazo curto, mas



historicamente a SAC tem conseguido dar andamento aos processos de concessão de forma bastante célere.

De forma pontual, pode-se ainda destacar os seguintes pontos do atual modelo de concessão: que a torre de controle não está incluída no objeto, ela continua com a operadora atual; que a prioridade de escolha dos aeroportos a serem licitados é pela necessidade de investimentos, priorizando a expansão da demanda com serviços de qualidade e a competição na operação dos aeroportos; que ainda não foi decidido qual será a participação da INFRAERO nos quatros aeroportos cuja concessão está em andamento, nas rodadas anteriores o percentual de participação foi de 49%, mas há uma tendência a diminuir valor nessa rodada ; que a relação com o acionista privado é estabelecida previamente num acordo de acionistas anexado ao edital; que empresas estrangeiras podem participar sem fazerem parte de um consórcio;; que se requer a comprovação de que o operador aeroportuário tenha experiência em processar no mínimo 10 milhões de passageiros/ano por aeroporto; que está em discussão qual será a participação mínima do sócio operador, se será mantida ou não a exigência de 25% de participação na SPE; que as receitas tarifárias são reguladas e que as não tarifárias não são reguladas; que o contrato prevê uma etapa de transição da operação da Infraero para a nova concessionária, que abarca inclusive questões trabalhistas; tarifas não são recalculadas; revisão quinquenal sujeita a consulta pública; definição da metodologia dos fatores X e Q a serem aplicadas pelos próximos cinco anos, dos Indicadores de Qualidade do Serviço e do WACC para eventuais revisões extraordinárias.

Acredita-se que o modelo apresentado está bem estruturado e que é bastante atrativo para os investidores privados.

Sílvia Vasco Campos Jorge – “A Importância do Contêiner no Comércio Internacional”

Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal

Saúda a todos, agradece o convite para participar fazendo algumas considerações a respeito do contêiner. Farei algumas considerações sobre a regulação no mercado mundial.

O contêiner teve início em 1956 e foi criado para o transporte para realizar o Transporte Rodo-Marítimo de cargas. Um ano depois surge o primeiro navio



especializado no transporte de Contêiner - o “Gateway City” - com capacidade para 226 Contêineres. No Brasil, o início da containerização se deu na década de 1960, por imposição dos importadores americanos de calçados, fábrica da Kodak e Ford Corporation. Hoje o Contêiner já pode ser comparado às grandes invenções do mundo.

A evolução na capacidade dos navios porta-contêiner, em 50 anos, passou de um navio de 226 contêineres para 18.000. Surge no Transporte Ferroviário, principalmente na ligação do Golfo do México para a Costa Oeste Americana, os vagões “DOUBLE STACK”, onde são transportados 2 contêineres de 40 pés ou quatro contêineres de 20 pés, isso gerou expressiva alteração na logística do transporte; a velocidade de carga e descarga do contêiner é grande e cresce em função do aumento da produtividade, podendo ser carregados e descarregados dois contêineres simultaneamente. Desta forma, passamos da movimentação de seis contêineres por hora na década de 1970, para 100 contêineres por hora atualmente. O aumento da capacidade dos navios porta-contêiner, nas rotas de longas distâncias, determinou a implantação dos sistemas *feeder* conjugado com os *hub ports*, reduzindo os custos logísticos.

Desde sua criação até os dias de hoje os navios contêineres e a frota de contêineres evoluíram continuamente, o número de contêineres movimentados mundialmente, iniciado com aquelas primeiras 226 unidades, está próximo de alcançar a excepcional marca de aproximadamente 30.000.000 em circulação em 2015, sendo introduzidos outros tipos de contêineres no mercado, mais apropriados para o transporte de determinadas mercadorias. Evoluindo do contêiner de carga geral até cargas frigorificadas; passando por granéis sólidos e líquidos; cargas fora de padrão na altura (Open Top), e etc.

É importante observar que, enquanto não havia uma padronização das dimensões dos contêineres, era utilizado o padrão adotado pela Europa e o adotado pelos Estados Unidos, condição que causava todo o tipo de dificuldades para os transportadores e operadores portuários. No final da década de 1960, foram adotadas as dimensões padrão, definidas pela *International Organization for Standardization* (ISO), com a introdução de contêineres de 20 e 40 pés. O termo TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), serve para referenciar, além do número de unidades, as capacidades e tamanhos de navios de contêineres.

Outra evolução interessante, além dos contêineres frigoríficos refrigerados por energia solar, é a reutilização dos contêineres, que antes eram descartados e não tinham utilidade, hoje são reaproveitados para outras atividades distintas como o



transporte de tropas, entre outras funções como refeitório, banheiro, alojamento, armazém, lavanderia. Como exemplo temos os contêineres que foram utilizados quando o Brasil enviou suas tropas para o Haiti.

A Câmara Brasileira de Contêineres, foi de fundamental importância na criação da Lei 9.611 de 1988, que revolucionou, em matéria de legislação e hoje temos uma das melhores do mundo e desburocratizamos todo o processo, tanto que hoje temos contêineres estrangeiros circulando pelo país no transporte de cabotagem bem como no transporte de contêineres em ferrovias.

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC tem hoje, os seguintes pleitos junto ao Governo Federal: redução da Alíquota do Imposto de Importação de 2% para zero por cento no âmbito do Mercosul; depósito Especial Alfandegado para estocagem de partes e peças sobressalentes para contêineres *Tank* e *Reefer*; agilidade da Receita Federal do Brasil na liberação dos contêineres com carga que caíram em perdimento, as mercadorias ficam nos contêineres por falta de local de armazenagem; implantar definitivamente a atividade do Operador de Transporte Multimodal (OTM) no Brasil e resolver a bitributação na emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal; extensão do REPORTE para os terminais que estão fora da zona marítima e redução da alíquota do Imposto de Importação de 14% para 2% para os contêineres usados.

A CBC é, há quatro anos a representante, no Brasil da BIC-CODE, instituição com sede em Paris que regulamenta toda a numeração de contêineres no mundo, pela numeração com o registro na BIC-CODE sabe-se a quem pertence o contêiner, participa da Grupo de Análise de Performance Aduaneira, no Rio de Janeiro (GAP-Aduaneira).

A CBC representa hoje um “escudo” perante as autoridades governamentais, para que não se mude aquilo que vem dando certo.

Após 10 anos de participação na Câmara Interamericana de Transporte – CIT, como Membro Efetivo, hoje somos reconhecidos pelas seguintes entidades: ALADI - Associação Latino Americana de Integração; MERCOSUL - Mercado Comum do Sul; IRU (TIR) - União Internacional dos Transportadores Rodoviários; UNCTAD (ONU) – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento; OEA – Organização dos Estados Americanos.

A quantidade de contêineres movimentados acompanha a balança comercial, quanto mais se exporta ou importa, mais contêineres são movimentados e temos



sido compensados com o aumento do movimento de contêineres na cabotagem e por ferrovias.

Os portos chineses movimentam 170 milhões de contêineres em 2014, os portos brasileiros devem movimentar 10 milhões. Em 2014, movimentamos sete milhões de contêineres longo curso, dois milhões cabotagem e ferroviário 350 mil, num total de 10 milhões e a previsão para esse ano é manter esses números. Os 100 principais portos do Mundo Movimentaram mais 560.000.000 TEU. No Ano de 2014; a Frota Mundial de Contêineres está estimada em 30 Milhões de TEU e China tem capacidade de fabricar três milhões de TEU/ano.

Debate Painel 2

Pergunta de Bussinger para Carlini: Você falou da separação da autoridade portuária da administração portuária e da privatização da administração. A pergunta é: você vê ganhos nisso ainda que o processo decisório esteja centralizado como é? E uma vez que nenhuma decisão estratégica é tomada pela administração, nem plano, nem definição das tarifas, nem as licitações, nem arrendamento. Teve ganhos mesmo assim?

Carlini: Pressupõe-se que haja um contrato de gestão, haverá uma concessão de tarefas em contrato para a administração portuária local, sem isso nada mudará no cenário atual onde os administradores portuários apenas acatam as decisões do Governo Federal. Houve um tempo, inclusive no tempo em que você foi administrador, tinha responsabilidades e agia, havia limites, mas tinha certa liberdade e responsabilidade. Houve uma paralização da administração que resultou nesse panorama atual. Essa é uma saída para a atração de recursos para destravar os investimentos mínimos que são necessários nas áreas comuns dos portos.

Pergunta de Alberto para Rogério: Vemos que os valores das outorgas nas licitações foram bem altos e vemos também que desses valores, nada voltou para o setor, transformou-se em carga tributária disfarçada, não existe nenhuma iniciativa, nas novas concessões para mudar isso uma vez que, desta forma, o setor está sendo penalizado?

Rogério: Primeiramente, esclareço que não é que o dinheiro não tenha voltado. O dinheiro que vai para o FNAC só pode ser gasto no setor. Pode não ser gasto e



gerar superávit, esse ano, mais de 50 % do que foi arrecadado pelo FNAC foi utilizado. Todos sabem que estamos em um momento de muita restrição fiscal, mas há como parar de trabalhar com o subsídio cruzado, pois se agora mudarmos o modelo de licitação para leilão por menor tarifa, como os pequenos aeroportos pequenos vão se sustentar? Se extrairmos dos grandes aeroportos as tarifas necessárias para sustentar ele mesmo, teremos que fazer o mesmo com os pequenos. E aeroportos funcionam em rede, o que faria com que estes tivessem que reajustar suas tarifas e muitas rotas seriam inviabilizadas. O problema dos preços abusivos de alimentos e produtos nos aeroportos se dava muito devido à falta de opção, porém com o aumento da oferta dos produtos e alimentos, o operador privado pode segmentar o mercado e colocar operadores que atendam aos diversos públicos.

Pergunta de Luiz Baldez da ANUT para Carlini: Também sou a favor da concessão das administrações portuárias, com novas regras de liberdade de investimento. Porque não se privatiza a Usina de Itatinga (que produz energia elétrica no porto de Santos)? E porque não tem avanço na questão das dragagens?

Carlini: Itatinga é o exemplo do ativo não operacional das Docas, como também áreas que deveriam ter outra utilização uma vez que já estão comprometidas pela ocupação urbana. A produção de energia elétrica deveria ser passada para empresa de energia elétrica que poderia ser vendida para gerar recursos para sanear a companhia como vários outros bens que não serão mais utilizados na operação portuária e pode ajudar a sanear as empresas. Se houvesse uma lei que regulamentasse essa venda e tudo o que fosse autorizado ser vendido fosse para um fundo de manutenção e investimento, dragagem. É incompetência das autoridades de governo e a burocracia que há, pois quando é uma empresa privada, ela se empenha em agilizar todo esse processo, ela vai procurar maneiras de tomar recursos para administrar e fazer seus investimentos. Com tudo estabelecido, contratos e tudo o mais.

Pergunta de Luiz Baldez, da ANUT para Rogério: A concessão dos aeroportos tem semelhanças com o modelo de concessão rodoviária. Nós da ANUT somos contra a outorga, pois quem paga por ela é o usuário e é por isso que ela está embutida nos valores de alimentos e produtos dentro dos aeroportos. No fator X que reconhece se houve aumento de produtividade, você abate do valor que vai para o



usuário, quer dizer que todo o ganho de produtividade vai para a companhia e nada para o usuário?

Rogério: O fator X de ganho de produtividade é sim reduzido na tarifa bem como o fator Q de qualidade de serviço, o que é apropriado de forma diferente é a receita comercial, a não tarifária. Em outros setores, essas receitas não são consideradas para o leilão, no caso deste setor, devido à relevância dessas receitas, são consideradas previamente, pois a tarifa sozinha não remunera aquele ativo. Aí se ele “performar” acima ou abaixo é que não se apropria a mais.

Pergunta de para Silvio: Você falou da Lei do OTM como uma revolução, essa lei é de 1996 e até onde sei, a lei é boa, mas demorou anos para fazer a primeira operação e consta que não tem sido muito utilizada, já houve alguma mudança no CONFAZ?

Silvio: Não. Estamos aguardando a resolução do CONFAZ, o que temos são pequenas atitudes para fazer esse transporte multimodal e as empresas utilizam alguns artifícios, mas ainda é mais caro fazer o transporte de longa distância intermodal que segmentado.

Comentário de Carlini: Nos EUA, por exemplo, os documentos necessários são a do vendedor dirigindo a carga ao comprador, não tem imposto, não tem barreiras estaduais. É uma federação onde cada estado tem sua legislação, mas o transporte é igualitário, pois é custo. No Brasil, continuamos cobrando imposto em cada estado um valor de ICMS e acho muito difícil acreditar que isso mude.

Marcelo Perrupato: O OTM foi criado no GEIPOP há muito mais tempo que a lei e não funcionou porque na hora de fazer o seguro, principalmente no transporte por contêineres e havia avaria e não se sabia onde havia ocorrido a avaria, e as empresas seguradoras começaram a taxar o risco de avaria. Então, no multimodal não funcionava.

Pergunta de Carlini para Rogério: O modelo dos aeroportos é um modelo que deu certo, mas quando esteve para ser liberado o projeto de aeroporto privado, os arrendatários que pagaram milhões estrilaram. Gostaria que você comentasse como vai ser liberado ou quais são as condições para esses aeroportos nesses mercados relevantes onde foram concedidos?



Rogério: Hoje há distinção legal. Houve uma tentativa de alteração da lei onde a possibilidade de aeroportos, que operam por meio de autorização, pudessem operar também transporte aéreo regular. Mas foi vetada essa alteração porque geraria uma alteração competitiva muito grande, ao passo que você teria um aeroporto operando por meio de concessão com tarifas reguladas e outro por meio de autorização sem as mesmas obrigações, mas competindo no mesmo mercado.

Comentário de Alberto: Devido ao grande potencial de crescimento aumento do setor, vemos que, no estado de São Paulo deveria ter, pelo menos, mais dois aeroportos sendo planejados.

Considerações finais

Silvio: Agradece a atenção de todos e deseja um bom encerramento do PAINEL.

Rogério: Esclarece que sobre a questão dos leilões por maior outorga ou menor tarifa, nenhum foi por menor tarifa e mesmo assim houve uma diminuição considerável no valor da tarifa. Quanto à questão do aumento no número de aeroportos no estado de São Paulo, há que se considerar, primeiramente, a expansão dos aeroportos que já estão em operação. Agradece a todos pelo debate.

Carlini: A EMBRAER, aproveitou as dificuldades do setor aeroportuário para melhorar a sua condição e chegar ao que é hoje, enquanto o setor portuário continuou dependendo da Petrobras e, cada vez que há um problema nela, o setor é muito afetado. A concorrência no setor portuário é muito mais difícil e a localização. Agora temos a concorrência interportos e intraportos, tem que ser administrado como uma entidade com fins lucrativos, ter uma fiscalização maior. O setor já está em competição, não precisa se preocupar com tarifas, a empresa pagou tanto, o risco é dele, o resultado é dele, cabe ao governo fazer a sua parte.



Painel 3

Frederico Bussinger

Consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio-Ambiente

Nos painéis anteriores, vimos que a saída da crise passa por investimentos, atentando para seu tipo e qualidade, bem como a forma de planejar e realizar o planejado. Vimos também as dificuldades que vem sido enfrentadas para a execução dos planos de infraestrutura logística. Torna-se cada vez mais claro como as dificuldades da gestão de infraestrutura nos distancia do aproveitamento das oportunidades de crescimento esperado. Ou seja, mesmo havendo oportunidade, temos dificuldade de aproveitar, mesmo quando há dinheiro. Ontem, com a notícia do PPP que foi firmado, até o agronegócio brasileiro, que é o nosso orgulho, pode ser afetado.

Edeon Vaz Ferreira – “Arco Norte: Solução de Escoamento da Produção da Nova Fronteira”

Diretor Executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso

Falaremos do escoamento para produção pelo Arco Norte. Sabemos que a maioria da produção nacional é produzida do Paralelo 16 para o norte, principalmente soja e milho. O consumo interno é de aproximadamente 19 milhões de toneladas. Em 2014 exportamos 12,3 milhões de toneladas de grãos e todo o excedente migra da região de produção para os portos das regiões Sudeste e Sul. O que é um absurdo, pois essa carga não suporta o alto custo do frete e sua margem é pequena. No Brasil, ainda transportamos através de rodovias 65% de toda a produção agrícola, o modal mais caro. Começa a aparecer um pequeno escoamento pelo Norte: Manaus (Itaquatiara) e Santarém já consolidados, Barcarena que começa a aparecer e São Luiz que começa a aumentar em 2015 o volume nesses portos. Com certeza isso reflete diretamente no custo do frete, que tende a diminuir.

Comparando com os Estados Unidos, o Brasil tem 1100km da região produtora até os portos, enquanto nos EUA 1000km no frete interno, incluindo os transbordos. Nosso produto que sai do Mato Grosso para Shanghai, chega lá por US\$ 171 por tonelada enquanto o americano chega por US\$ 71, pois a média deles, incluindo hidrovias e ferrovias, gasta no frete interno, é de US\$ 25 por tonelada. Aqui, o frete



interno é de US\$ 126 por tonelada. Comparando a malha rodoviária, ferroviária e hidroviária americanas à nossa, no caso das hidrovias na verdade temos rios em que se navega, temos na matriz de transporte dos dois países, o seguinte quadro comparativo:

MODAL	BRASIL	EUA
Rodoviário	61%	5%
Ferrovário	21%	35%
Hidroviário	18%	60%

O Mato Grosso tem projeção de elevar, em percentuais consideráveis, a sua produção de milho e soja até 2022 e para isso é necessário que tenhamos alternativas para escoar toda essa produção de forma mais economicamente viável e, sem dúvida, a Saída para o Arco Norte é a nossa melhor alternativa.

E já há três rodovias definidas: BR 364, BR 163 e BR 158. O Movimento Pró-Logística as percorre todos os anos para verificar o andamento, a qualidade e avalia e mede cada trecho da rodovia em obras com os Estradeiros e reporta aos órgãos controladores. Na BR 163, que ainda não está completamente pavimentada, houve uma evolução pequena e agora foram contratadas duas empresas para fazer a manutenção dos trechos não pavimentados, pois no ano passado essa manutenção foi feita pelas empresas interessadas no transporte. Ao longo dessa rodovia temos quase 6 milhões de hectares plantados e mais 11 milhões de hectares de áreas aptas para a agricultura, num raio de 300 km da BR. No estado do Mato Grosso há ainda, para expansão da área agrícola, 16 milhões de hectares. Mesmo nas condições atuais, calcula-se um crescimento de 2% na área da soja.

Há também, em estudos, a implantação das ferrovias: Campinorte – Lucas do Rio Verde, que é um trecho da ferrovia transoceânica ou bioceânica. O estudo básico já foi feito, só falta licitar. Sapezal – Porto Velho cujos estudos já estão sendo feitos por uma empresa chinesa especializada em ferrovias, a CRIC; também está em estudo o trecho Sinop (Lucas do Rio Verde) – Miritituba. São as ferrovias previstas a serem implantadas no Mato Grosso.

As hidrovias são três grandes, a do Teles Pires – Juruena – Tapajós que já está em fase conclusiva do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) que não ficará perfeito, pois tem três trechos cujos estudos não foram realizados já que estão em terras indígenas e eles não permitiram. Para tentar resolver esse problema, fomos à frente parlamentar da Agropecuária e foram elaborados três



projetos de decreto legislativo: um para a hidrovía Juruena – Teles Pires - Tapajós, um para a hidrovía do Paraguai e outro para a hidrovía do Rio das Mortes (Araguaia – Tocantins). Já passaram por duas comissões e estão tramitando e com a aprovação desses projetos, assim conseguiremos concluir os estudos. Espera-se que até o fim do ano eles sejam aprovados. No Tapajós, há previsão de três hidroelétricas, a EPE voltou a estudar esse projeto que havia sido tirado, mas ainda não foi feita a licitação da usina hidroelétrica do Tapajós. Está em construção, Colider e iniciada em Sinop, as duas sem eclusa e a do Teles Pires também. A de São Manoel ainda não foi licitada, portanto ainda pode vir com eclusa, já que a lei das eclusas foi aprovada em janeiro desse ano. Com essas eclusas pode-se chegar até Cachoeira Rasteira que abre a possibilidade de atender 5,9 milhões de hectares que correspondem a 30 milhões de toneladas de grãos. A hidrovía Arino-Juruena-Tapajós onde estão previstas três eclusas, três hidroelétricas no Juruena e uma no Arinos, é mais fácil pois o desnível é menor e atenderia a mais de 20 milhões de toneladas. A hidrovía do Tocantins, estamos esperando o edital para o derrocamento do Pedral do Lourenço, é uma hidrovía com necessidade de muitas eclusas. Todas essas hidrovias ajudarão a diminuir consideravelmente o custo do transporte das produções agrícolas. Há ainda a Ecovia Paraguai - Paraná que é bastante longa e bastante viável com condições de transportar 19 milhões de toneladas.

Atualmente temos o seguinte perfil para a saída para o Arco Norte que, incorporando Salvador, vai transportar 70 milhões de toneladas até 2030: em Porto Velho, capacidade para 12 milhões de toneladas e pode chegar a 15, está muito boa; Itacoatiara tem capacidade de 4 milhões de toneladas podendo chegar a 5; Miritituba 5,5 milhões de toneladas podendo chegar a 30, de acordo com os projetos em andamento. Santarém com 2,5 milhões e subindo para 9 com a nova área a ser arrendada. Santana que ainda não tem nada, a previsão é de 5 milhões de toneladas com projetos em andamento. Outeiro projeto para 15 milhões; Vila do Conde 5 milhões e previsão de 21 milhões e Itaquí com 3,8 milhões indo para 15 milhões.



Fernando José De Pádua Costa Fonseca – “Competitividade e o Escoamento da Produção Industrial e do Agronegócio Brasileiro”

Diretor da ANTAQ

Saúda a todos e agradece a oportunidade de apresentar o trabalho e discutir com os especialistas do segmento. Falaremos aqui em nome da Agência Reguladora, fazendo algumas colocações a respeito de suas atribuições estabelecidas em lei. É importante destacar a importância do setor aquaviário para a economia do país uma vez que é responsável por 95% das exportações, como também é fundamental para a importação. O panorama atual tem mostrado queda nesse sentido, mas é um momento pelo qual passamos. De qualquer maneira, o transporte aquaviário é fundamental para a economia do país.

No Brasil, temos dois tipos de Portos: os Terminais Públicos e os Terminais Privados (TUPs) e, acompanhando a evolução histórica das movimentações portuárias, notamos que, principalmente no que diz respeito à movimentação do agronegócio, sem dúvida alguma os TUPs e alguns portos organizados têm uma relevância bastante interessante e, dentro dessa linha o agronegócio e os contêineres são movimentados no país. No ano passado movimentaram 969 milhões de toneladas. A cabotagem na costa brasileira demonstra um enorme potencial, em torno de 7500 km de costa onde 80% da população e da produção industrial se concentra e sem dúvida alguma que esse novo perfil de navegação que começa a frequentar os portos brasileiros, esse modal tende a ser bastante demandado e com isso, forçando intervenções em nível estatal no sentido de melhorar a efetivação e eficácia desse tipo de transporte. Os números demonstram um crescimento bastante sustentado de cabotagem no que diz respeito aos contêineres, em média, na faixa de 18 a 19% ao ano e nos demais tipos de carga, na faixa de 4% a.a. Hoje ainda predomina o transporte de combustíveis devido ao sistema Petrobras Transpetro, uma movimentação significativa de bauxita e os contêineres crescendo a cada ano.

Principais hidrovias brasileiras que também demonstram um enorme potencial, principalmente para o escoamento da produção agrícola, aonde a logística é fundamental para que haja competitividade na exportação desses produtos. Alguns trechos da navegação interior com maior fluxo de carga: Tietê-Paraná; Tapajós-Miritituba e o corredor do Madeira que foi o primeiro a fazer o transporte de grãos naquela região e, com um projeto bastante inovador de transporte combinado, navegação de longo curso e que vem crescendo apesar dos problemas relacionados à infraestrutura.



A perspectiva, dentro Plano Nacional de Logística de Transporte, para alcançar o equilíbrio da matriz de transporte é que até 2025 consigamos minorar a diferença que há entre os diversos setores dessa matriz. Para isso, é necessário uma série de ações governamentais.

Os portos organizados estão por todo o país, muitos vinculados à companhia Docas Federais, outros que passaram a ser delegados a estados e municípios, como é o caso do porto de Paranaguá. Temos também diversos portos públicos que operam predominantemente grãos, alguns em fase de estudos para o processo de concessão, como o Porto de Santarém, Porto de Vila do Conde, são projetos que estão no PIL e que necessitam de projetos estruturantes, como a pavimentação da BR 163, e a ferrovia saindo da Norte-sul até Vila do Conde, para aumentar a atratividade para os arrendamentos que serão lançados. Porto de Itaquí que inaugurou um novo terminal de grãos no Maranhão que começa a se destacar nesse escoamento da produção brasileira; Porto de Santos que é de extrema importância que dispõe de um corredor especializado, que teve seu projeto de concessão renovado baseado na perspectiva de realização de uma série de investimentos para melhorias e eficiência do terminal e, previsto ainda para este ano, a licitação do resto do corredor; porto de Paranaguá que se destaca no escoamento das safras e que demonstra a necessidade de melhoria de infraestrutura de acostagem. Por isso os projetos que têm sido estudados para novos contratos ou até renovação dos vigentes contemplam essa perspectiva de obras para suprir a necessidade. Porto de São Francisco do Sul há vários projetos para terminais de uso privado em torno do porto que ampliará a oferta para atender essa produção. Porto do Rio Grande é um porto que tem uma boa infraestrutura para o escoamento das produções onde também há alguns projetos de renovação de arrendamento com perspectivas de melhoria operacional.

São 167 Terminais de uso privado, esse número cresceu muito depois do novo Marco Regulatório, quando foi eliminada a restrição de movimentação de carga de terceiros por esses terminais. Houve um aumento na demanda de projetos e desde a aprovação da lei, foram conferidas 35 outorgas e ainda há outras em curso, a maioria na região norte indubitavelmente visando esse escoamento da safra pelo Arco Norte. São portos que estão com projetos de ampliação e grandes perspectivas de incrementar o escoamento da produção. Quanto aos arrendamentos, o novo Marco Regulatório estabelece basicamente três linhas para fins de investimentos: em oferta (novos arrendamentos), melhoria em oferta (renovação de contratos vigentes com perspectiva de investimentos) e melhoria da infraestrutura portuária



(com o fim da restrição) da movimentação portuária (facilita a instalação dessas estruturas).

Com base no PIL, o Bloco 1 na primeira fase envolve 8 projetos: 5 terminais para dar suporte ao escoamento da produção de grãos e três em Santos sendo dois especificamente para celulose que devem ser licitados até o final do ano e o Bloco 2 que deve ser licitado ano que vem: o terminal na margem esquerda do Porto de Santos, três arrendamentos na área do Paranaguá e mais outros que envolvem celulose e outras cargas verdes, terminal de contêineres em Suape.

Enfim, é necessário melhorar os acessos para a navegação de cabotagem, o número de embarcações vem crescendo consideravelmente e os portos precisam se adequar para receber navios cada vez maiores, a renovação dos contratos visa justamente suprir e melhorar as condições desses terminais. E agora com a expansão do Canal do Panamá é urgente que esses terminais estejam prontos, principalmente da região Norte. É necessário que estejamos preparados, em todos os modais, para atender essa demanda.

Luiz Antônio Fayet – “Agronegócio Brasileiro, Alavanca do Desenvolvimento - Oportunidades e Desafios”

Consultor de Logística da CNA

Agradece a todos e fala a respeito do trabalho da CNA na área de logística, um trabalho de 10 anos, desde a criação da Câmara de Logística, em que vem estudando maneiras de levar o agronegócio brasileiro aos melhores do mundo. Essa Câmara Temática de Logística (CTLog) adota um modelo de discussão público-privado que tem obtido excelentes resultados.

O Brasil passa por um momento delicado e, para sair dele, precisamos: economizar dinheiro do governo, aumentar arrecadação e ampliar violentamente os investimentos e os negócios do agronegócio, que são a saída para sair dessa crise econômica pela qual estamos passando.

Analisamos o panorama atual do agronegócio, sob o aspecto mercadológico, sob o aspecto estrutural da logística e fazendo uma avaliação na modelagem dos projetos do PIL. Em 50 anos o Brasil deixou de estar entre os maiores importadores de comida e passou a ser o segundo maior exportador. Até o final desta década, ultrapassará os EUA, se nada nos atrapalhar. Essa virada deu-se devido a vários fatores: o crescimento vegetativo e crescimento do nível de renda no mundo inteiro;



faltam terras no mundo e nós temos ainda um quinto das áreas que ainda podem ser incorporadas para o agronegócio; estamos na entressafra do hemisfério Norte e temos grande capacidade de cargas produtivas excelentes. O mundo precisa do Brasil, nosso produto nacional não pode ser desprezado. Os produtos do nosso agronegócio perfazem 90% de produtos brasileiros, a indústria automotiva utiliza 25% de produtos nacionais, 10% na de aviões, ou seja, cada centavo produzido no Brasil, vale muito mais para a economia e para a sociedade brasileira. Aproximadamente 85% do que se produz e se consome no mundo está no hemisfério norte, abaixo do Equador. O Brasil é o país que mais tem condições de ampliar seus negócios, o Brasil é um “paraíso abençoado”, há regiões em que é possível mais de uma safra de grãos no ano sem irrigação. Por isso, no agronegócio temos a alavanca para o desenvolvimento.

Examinando o mapa do Brasil, a partir do paralelo 16 fazemos uma leitura da logística futura e tentamos mensurar vantagens e desvantagens. Esse paralelo divide o Brasil e, quando tivermos ao norte, infraestrutura semelhante à que temos ao sul dessa linha, o custo de levar nossa produção para o Norte ou para o Sul, será irrelevante. Desde que começamos a transportar para as novas fronteiras e utilizar outros portos, o custo de transporte da nossa produção aumentou e hoje temos um custo que é quatro vezes maior que o dos EUA e da Argentina. Nunca teremos os mesmos custos devido às diferenças geográficas dos três países, mas devido à nossa infraestrutura precária e um alto custo de transporte, estamos tendo um fenômeno de abortamento da produção que é lesivo a sociedade. Mesmo aumentando a capacidade de exportação em 5 milhões de toneladas, mais o incremento que varia de 3 a 5 milhões de soja e milho pelo Arco Norte, no ritmo em que caminhamos, levaremos 18 a 20 anos para igualar oferta e demanda. Comparando os custos que temos hoje com o escoamento do agronegócio por Santos e Paranaguá com os custos estimados quando fizermos a saída pelo Arco Norte, estima-se uma diferença de 46 milhões de toneladas com margem de erro de 20 a 30%. Só o estado do Mato Grosso perdeu de renda US\$ 1200 bilhões, devido à nossa ineficiência logística e isso é apenas uma parcela, pois faltam terminais de contêineres, entre outros fatores. O agronegócio é quem sustenta o país e ele é a nossa alavanca propulsora.

A Presidente propôs, através da Medida Provisória 595, a abertura dos portos para os investimentos privados que deu origem à Lei 12.815 que até hoje não conseguiu dar a expansão ao setor portuário. Analisando a questão: porto público é marcado, delimitado cujas áreas são de fácil organização e está delimitado à poligonal do porto organizado, que pela lei é composta por bens públicos, dos acessos



aquaviários, rodoviários e ferroviários. O prazo começou em junho de 2013 e terminaria em junho de 2014, mas até agora esses portos não têm poligonal determinada. Foi estabelecido um cronograma de licitações, que determinava que fossem licitados o porto de Santos e depois os do Pará. Em 2012, Paranaguá estava com tudo pronto para a licitação, mas até hoje não obteve autorização por problemas burocráticos que entravam o andamento desse processo.

Quanto às hidrovias, empacamos com as questões indígenas que não permitem o estudo do rio Tapajós. Ora, não somos todos brasileiros? O nosso desenvolvimento está acima de tudo isso. As nossas grandes hidrovias estão nas fronteiras com outros países e lá, o tráfico de armas, drogas, pirataria e assaltos é grande, segundo o Presidente da FENAVEGA. A crise no Tietê, que operou em 2012 6,5 milhões de toneladas, paralisou a hidrovia porque o operador nacional do sistema deu prioridade à energia hidráulica. Isso comprometeu, inclusive, o abastecimento de água em diversas cidades às margens deste rio. Essas questões precisam ser revistas.

As concessões rodoviárias até 2007, continham em seus editais, além do projeto a ser implantado, um ágio a ser pago ao Governo pela concessão e isso é repassado ao público nos pedágios. Isso foi derrubado e, a partir de 2008, as licitações passaram a ter as tarifas com valor equivalente a um quarto do valor por 100 km comparados às rodovias de São Paulo e do Paraná. É necessário de dois ou três tipos de modelagem de licitação de rodovias, pois há rodovias praticamente prontas, outras que necessitam de obras complementares com pouco investimento e outras que ainda precisam ser implantadas e cujo investimento é altíssimo. Se for um modelo único, teremos pedágios resultantes muito altos. Na nova proposta de modelagem, pode-se ter um tipo de padrão referencial de R\$ 5,00 por 100km. Com base nisso, lança-se a licitação com um projeto definido, a partir daí, leva quem ficar com a concessão por menos tempo para não onerar o usuário e, dando um prazo maior, resolveria o problema do investimento do estado.

Nas ferrovias, atualmente temos um monopólio, no qual são vendidos pacotes a quem quiser transportar produtos, uma parte controlada com os tetos da ANTT. Mas os outros serviços do pacote não têm esse controle e isto está prejudicando a margem da logística do agronegócio. A nossa proposta é que não haja renovação de contratos; que os atuais contratos sejam relicitados com pelo menos 50% atribuído ao modelo do operador ferroviário independente, que foi uma das boas resoluções do Governo Federal. Isso abriria a competitividade na modelagem do setor ferroviário.



Aspectos estratégicas: as exportações do agronegócio são uma alavanca para o Brasil e o mundo precisa do Brasil. Então, essa é a nossa grande chance de utilizar essa oportunidade de mercado para criar uma estrutura produtiva e desenvolver o povo brasileiro. Mas que há de tomar muito cuidado, pois nosso produto é alimento e com isso não se brinca. Por isso precisamos ser muito responsáveis e aproveitar a alavanca para recuperar a economia brasileira. Para acabar com esses travamentos, o Governo Federal deveria criar uma força tarefa para destravar, com a participação de vários Ministérios envolvidos no assunto. Há momentos em que se precisa criar condições excepcionais para sua defesa ou para o ataque. A defesa do Brasil está no destravamento da infraestrutura e só com um esforço conjunto, poderemos promover o nosso desenvolvimento.

Debate Painel 3

Comentário de Marcelo Perrupato: No caso de eficiência, eficácia e efetividade, os dois primeiros nós já temos, o que falta é a efetividade, mas ainda nós não temos condições de ter a efetividade. Este foi um Painel fantástico que nos encheu de esperanças. Agora nos falta fazer.

Bussinger: Uma coisa que temos visto desde ontem aqui é que, como diz o Chico Buarque: há distância entre intenção e gesto. De um lado vemos ótimas intenções, mas as atitudes estão muito aquém, essa é a questão que temos que resolver, esse é o objetivo deste evento.

Pergunta de Iana da ANTT para todos da mesa: Há quem diga que se todos os projetos do Arco Norte saírem, teremos que quadruplicar a produção de grãos, é verdade? E outra, sempre que se fala do Arco Norte, fala-se do fluxo de exportações, e a carga de retorno, tem sido pensada? Pois com esse aumento de capacidade sem carga de retorno, os projetos tornam-se inviáveis?

Fayet: Essa informação não é verdadeira, vale a da CNA: se construirmos (uma capacidade de transporte de) 5 milhões por ano, ainda demoraremos 20 anos para equilibrar oferta e demanda, uma vez que há o déficit de 64 milhões de toneladas e mais o incremento. A questão do frete retorno, pode ser racionalizada, reduzir custos uma vez que com o frete retorno, os caminhões não voltam batendo carroceria. Mas é difícil tanto na exportação de minério quanto nas do agronegócio, conseguir frete retorno. Se observarmos o tráfego de contêineres vazios no mundo, observamos



que não é fácil conciliar isso. O que podemos garantir é que o crescimento do mercado mundial é o crescimento do Brasil por ano, nessa ordem de grandeza e temos a possibilidade de, pelo menos, duplicar a produção brasileira. Ou seja, temos pelo menos duas décadas sem risco de erro porque o mercado é comprador.

Edeon: Não é a primeira vez que fazem essa pergunta. O raciocínio é simples: vemos no mapa do paralelo 16 que já trazemos da região Norte 64 milhões de toneladas do Sul e Sudeste. Se falamos que os projetos do Arco Norte até 2025 chegarão a 70 milhões de toneladas, significa que está equilibrado, não haverá sobra. Mas faltaria sim, pois a produção continua crescendo. No nosso raciocínio, nos próximos quatro anos, que é a previsão para o término das obras em Miritituba, das estações de transbordo de cargas e dos TUPs em Outeiro e Barcarena, a diferença do aumento da produção ao norte do paralelo 16 ocasionará uma disputa de carga.

Fernando: Quanto à perspectiva de carga de retorno, afirmamos que a maioria dos projetos leva isso em consideração, colocando isso de forma muito objetiva. Por exemplo, em torno na região do porto de Paranaguá concentra-se a grande parte da produção e distribuição interna e os projetos que envolvem necessitam de fertilizantes e já vem sendo pensados nessa parceria de frete de retorno.

Pergunta de Jarbas, da Petrobras Distribuidora, para Edeon: Considerando a hidrovia como um modal mais vantajoso devido ao baixo custo em relação aos outros, não seria o caso de considerar o estudo da ferrovia de Lucas do Rio Verde - Miritituba como prioritária em relação a essa possibilidade que vem sendo estudada até o Pacífico, considerando que a ampliação do canal do Panamá está praticamente concluída, e como isso se desenrolará?

Edeon: a respeito dessa ferrovia, ela já está sendo estudada, o prazo foi estendido até novembro e para essa região há dois projetos, o de concessão da BR 163 que está em análise na ANTT e o da ferrovia que ainda estão concluindo os estudos. Ali teremos um crescimento muito grande de carga. Sabemos que a curto prazo a concessão rodoviária será o ideal, uma vez que para passar a ferrovia, teremos muitos problemas ambientais, pois não é possível utilizar a Faixa de Domínio da BR 163 para passar a ferrovia, então ela fará algumas voltas e passará dentro de terras indígenas e, apesar de ser um projeto viável demorará mais. A outra ferrovia, a transoceânica ou bioceânica, temos dois trechos de grande interesse, o primeiro de Campinorte – Lucas do Rio Verde e o outro Sapezal – Porto Velho. É possível que saiam os três projetos, pois há interesse em concluir esses projetos. Essa estória de



ir até o Peru aí acho que não há tanto interesse, pois, o importante é chegar em Porto Velho, dali pode-se sair pelo Atlântico mesmo.

Pergunta de Jarbas, da Petrobras Distribuidora, para Fernando: Quanto à hidrovia Tietê – Paraná, temos informações que mesmo com o racionamento de água, um derrocamento em um trecho pequeno próximo a São Simão fara a hidrovia voltar a ser viável. E outra questão é que vemos vários projetos com relação aos portos das regiões Sul/Sudeste, não seria interessante, levando em consideração uma eventual restrição de verbas, concentrar essas atividades nos portos da região Norte que são muito mais interessantes ao agronegócio?

Fernando: A questão envolvendo a paralização do tráfego na Tietê – Paraná, basicamente serviu de pano de fundo para a má gestão. No entanto, parte do que se discute é que faltou um pouco de coordenação da ação compartilhada em prol o uso dessas águas. Quanto aos investimentos públicos que você falou que deveriam ser canalizados para a região Norte, vale ressaltar que no setor portuário, o investimento público se restringe às obras de acesso, seja o acesso aquaviário (dragagem, derrocagem) e eventualmente acesso terrestre. E no que diz respeito à região Sul, em termos gerais, os investimentos são voltados para essas intervenções, as demais intervenções hoje são concentradas por parte dos empreendedores privados.

Considerações finais

Edeon: Por tudo o que foi dito a respeito do Arco Norte, é clara a potencialidade desse escoamento, e é lógico que o frete de retorno é menor, pois falamos de levar commodities e a possibilidade de importação é de fertilizantes que têm um volume muito menor. Mas estaremos trocando em média 1000km de rodovia por 1000km de hidrovia o que, sem dúvida, é uma vantagem comparativa que chega aos números aqui mostrados. Obrigado a todos.

Fernando: A melhoria na logística do transporte no Brasil é fundamental para gerar competitividade para o desenvolvimento e crescimento do setor.

Fayet: Quero agradecer e dizer que todas essas nossas propostas têm sido levadas às autoridades das Agência Reguladoras, com quem temos um diálogo permanente e gostaria de ressaltar alguns aspectos: o agronegócio tem mercado, mesmo com crise mundial adiam-se outros produtos, mas comida não tem como adiar. Se conseguirmos acelerar o investimento, racionalizar os custos, teremos uma



infinidade de oportunidades que ainda não enxergamos. Se diminuirmos o custo logístico, poderemos exportar muito mais e, se criarmos a força tarefa para realmente destravar essas questões burocráticas, podemos começar a dar andamento a esses projetos em 30 dias.



Painel 4

Aurélio Murta

Continuando as atividades, temos visto nos painéis uma riqueza de detalhes muito grande no assunto principal, a logística, e com foco na necessidade da qualidade na infraestrutura e a forma como foi organizado o evento, dá uma continuidade de raciocínio. Falaremos agora de financiamento.

Cleverson Aroeira – “Infraestrutura logística: condições de financiamento e incentivos à participação do mercado de capitais”

Chefe do Departamento de Transportes e Logística do BNDES

Agradeço à organização do evento, cumprimento os colegas à mesa e é um prazer dividir com vocês nossas reflexões.

Começamos fazendo uma breve apresentação do BNDES, falando do que o banco vem realizando nos seus 63 anos de existência: apoio à infraestrutura, indústria e ser um instrumento de políticas públicas do Governo Federal. Seu histórico está sempre ligado ao momento econômico quando ele apoiou a área que estava mais necessitada: indústrias básicas, financiamento a concessões de infraestrutura, incentivos ao mercado de capitais. Desde 2003, tivemos um aumento do volume de desembolsos do BNDES, devido a uma atuação anticíclica do banco. A partir de 2008, o montante investido aumentou mais ainda para amortecer a crise e agora a tendência é que esse desembolso se estabeleça nos próximos anos. Verificamos que a infraestrutura teve cerca de um terço desse desembolso e se um cresceu, logicamente, o outro cresceu também. Para o BNDES, infraestrutura não é um setor, ela está espalhada em diversas áreas no banco, por exemplo, temos infraestrutura industrial, social, insumos básicos e há a área da infraestrutura econômica que cuida de energia, transportes e logística, que é a minha área. Em termos de desembolsos é a mais representativa, chegando a representar 50% de todo o investimento do banco em infraestrutura. Isso reflete os investimentos em infraestrutura no Brasil que vem crescendo. Energia elétrica, por exemplo, já tem certa estabilidade. Quando falamos em logística, o investimento era muito pequeno e veio crescendo com o passar do tempo, cerca de 40% de crescimento e ainda é uma das áreas mais carentes do nosso país. Muito tem sido feito e ainda falta muito que fazer. Vemos que o apoio a rodovias já tem um histórico de concessões consolidado, os



aeroportos – onde quase não havia investimentos – cresceu consideravelmente após o fim do monopólio da INFRAERO. Quando temos o investimento do setor privado, o BNDES pode apoiar esses investimentos e é o que tem acontecido desde 2012/2013 com os aeroportos. Isso demonstra como o Governo precisa seguir com seus programas de investimentos, pois só assim, podemos apoiar mais o crescimento da infraestrutura com a participação da iniciativa privada.

Como é feito o financiamento da infraestrutura? Um projeto de concessão tem que ter um equilíbrio entre: Governo (que precisa manter estabilidade econômica e jurídica da concessão, assumir determinados riscos no edital de concessão, disponibilizar informações detalhadas sobre os projetos); dos investidores (que têm que ter uma taxa de retorno compatível com o investimento, com o custo de oportunidade, percepção de risco); usuários com tarifas módicas e do outro lado, os credores: BNDES, outros bancos e o mercado de capitais (um novo credor para a infraestrutura). Se mexer em um desses, mexe com tudo. É preciso estar tudo muito bem ajustado quando se planeja a infraestrutura. Se quisermos atrair investidores estrangeiros, precisamos pensar numa taxa interna de retorno que os atraia, mas que não afete os usuários, como quando você aumenta o custo de capital. Quando o governo transfere muito risco para a concessionária impacta na percepção de risco e pode aumentar a taxa interna de retorno, a tarifa dos usuários. Os fatores que precisam estar em harmonia são inúmeros para que haja esse equilíbrio que interfere diretamente na viabilidade do projeto. E ainda há vários outros detalhes para garantir as interações para o financiamento da infraestrutura.

Agora vamos falar a respeito do tempo: como funciona um processo de concessão? Antes do leilão temos estudos, preparações, projetos, consulta pública que demoram meses, anos, porque é fundamental para o sucesso do investimento. É necessário fazer um plano de investimentos, que pensa no investimento em infraestrutura em longo prazo e de maneira continuada. O PIL e o PAC parecem embriões dessa ideia que vem gerando bons resultados em outros países, inclusive na América Latina. Depois tem um leilão e depois de um tempo é que o contrato de concessão é assinado. É aí que começa o financiamento, o investidor tem que colocar o capital próprio e então começa a pleitear junto a bancos e afins empréstimo-ponte para ele começar a fazer os investimentos, até que o empréstimo de longo prazo seja concedido. O BNDES concedeu muitos empréstimos de longo prazo e tem concedido empréstimo-ponte para permitir que os investimentos aconteçam logo. Historicamente esses empréstimos eram de 60, 70%, empréstimos muito altos. Mas no investimento de infraestrutura, não é uma ideia sustentável ainda mais porque é necessário diversificar fontes de financiamento que possam contribuir. Agora



estamos vivendo um momento de transição, de como atrair mais fontes de financiamento em infraestrutura e isso é feito diminuindo o crédito institucional e incentivando a entrada de novos financiadores, principalmente o mercado de capitais. Logo depois do empréstimo de longo prazo saem às debêntures para que os investimentos sejam realizados.

O BNDES tem consciência da sua função institucional e continuará financiando projetos de relevância que demandam recursos institucionais para que os projetos aconteçam. Fomentar o mercado de capitais é estratégia de desenvolvimento em longo prazo. A diversificação de fontes é fundamental. E, nessa linha de infraestrutura, o banco pretende continuar como financiador, mas diminuir o índice de participação para incentivar a emissão de títulos e debêntures para também ser investidor dessas debêntures, o que vem fazendo há cinco anos já de diversas formas para atrair e dar garantias. Como isso tem sido feito? Vamos usar uma rodovia como exemplo: a empresa ganhou o leilão e vai ao BNDES para obter o financiamento. Ela terá, sem emissão de debêntures, um financiamento de até 70%, sendo 35% de TJLP e 35% de Linha de Mercado. Emitindo, por exemplo, 25% de debêntures, o BNDES mantém os 35% de TJLP e acrescenta mais 10% e torna opcional a Linha de Mercado que no primeiro caso é associada à TJLP. Nessa mudança, o projeto consegue reduzir o custo médio de captação em uns 2% o que é muito representativo e, com esse incentivo, todo projeto de infraestrutura vai querer emitir debêntures. Em ferrovias, continuamos oferecendo um investimento de até 70% em TJLP, não há uma moeda de mercado associada devido à extrema necessidade de investimentos nessa área, bem como nas hidrovias.

Estamos passando por uma conjuntura difícil, a taxa de juros é muito alta, como as debêntures são financiamentos de longo prazo e não podem ser pré-pagas, a empresa terá que assumir a responsabilidade de pagá-las no período determinado com a taxa de juros estipulada no seu lançamento, o que é um compromisso assumido. É preciso entender que o banco incentiva a emissão de debêntures, mas não está tirando o financiamento do mercado, ou seja, o banco continua assegurando os 70%. Se houver emissão de debêntures, o financiamento será mais barato e se não houver emissão de debêntures continua tendo o financiamento, com um custo mais alto para incentivar a emissão de debêntures. Há mercado para essa quantidade de debêntures? O PIL prevê um grande crescimento, nos próximos cinco anos, de debêntures em portos, aeroportos, rodovias e ferrovias.



José Virgílio Lopes Enei

Advogado sócio da Machado Meyer Advogados

Saúda e agradece a todos e parabeniza a organização do evento.

Nosso escritório de advocacia acredita no setor de infraestrutura. Em geral, os escritórios de advocacia são divididos em áreas do Direito e nós fizemos uma opção, no final da década de 1990, de montar uma área de infraestrutura focada em projetos de infraestrutura sobretudo nos aspectos de financiamento e desenvolvimento do projeto. Vivemos um período de conjuntura econômica problemática, mas nós acreditamos que o país tem condições de superar isso e voltar a crescer. Afinal nossa capacidade produtiva continuará demandando um investimento grande em infraestrutura em todo o país. Estamos vivendo uma mudança de cenário. O BNDES era praticamente o único financiador de infraestrutura no país. Muitos projetos eram financiados exclusivamente por ele e, em algumas situações particulares, tínhamos debêntures, financiadores externos e outros financiadores do mercado nacional. E, apesar dos inúmeros desafios, essa conjuntura atual, nos traz oportunidades. A nova política de limitação dos recursos subsidiados que o BNDES pode oferecer aos projetos de infraestrutura, no começo pode dar um susto, mas sem dúvida que a médio e longo prazo vai trazer mais sustentabilidade e força para o nosso setor de infraestrutura, inclusive transporte e logística.

Uma combinação, um *mix* de fontes de financiamento é bastante saudável para o país. No cenário anterior, os recursos vinham do BNDES em uma dentre três estruturas básicas de financiamento: financiamento direto – O BNDES negociava todos os valores do pacote de garantias principalmente na fase de construção até completar o projeto; outro tipo é o repasse – bancos comerciais, públicos ou privados, repassam recursos no longo prazo, tomando recursos do BNDES e assumindo o risco da operação, o banco repassador que negocia com o BNDES o pacote de garantias, inclusive na fase de construção – e a terceira estrutura de financiamento que vem se desenvolvendo nos últimos anos, embora atualmente se encontre um pouco dificultada, o BNDES continua financiando diretamente os projetos com seus próprios recursos mas seja para a operação como um todo, seja até o *project completion*, os bancos comerciais surgem como parceiros prestando uma fiança bancária e assumindo os riscos de crédito da operação até a conclusão do projeto. Nesse modelo, as garantias do projeto devem ser compartilhadas durante a fase de construção em que o risco de crédito é assumido e mantido pelos bancos comerciais, as garantias devem ser prestadas em favor dessas instituições



financeiras. Quando a fiança bancária perde a sua vigência, o projeto é concluído, daí em diante as garantias passam a ser mantidas em favor do BNDES. Essa era a principal estrutura de financiamento para a maioria dos projetos de infraestrutura, salvo exceções que comportavam financiamentos externos como projetos que mantinham uma geração de receita em dólares. Para esses projetos fazia sentido tomar também financiamentos externos, projetos que não podiam ser financiados pelo BNDES. Um projeto financiado por debêntures, que àquela época ainda não eram incentivadas, foram as emitidas pelo projeto “Rota das Bandeiras”, um projeto dentro do estado de São Paulo de expansão rodoviária que já podia cobrar pedágio, então o estado cobrou um valor de outorga relevante do investidor. Esse valor de outorga não era financiável, uma alternativa que o investidor buscou foi lançar debêntures que foram muito bem-sucedidas e permitiram que ele arrecadasse R\$ 1,5 bilhão exclusivamente no mercado de capitais.

O que se imagina que vá acontecer com esse novo cenário com as fontes complementares de financiamento: o BNDES continuará exercendo o papel de principal financiador nos projetos de infraestrutura de transportes de um modo geral, dentro das novas políticas, sem oferecer financiamento subsidiado na integralidade desses projetos. Portanto, será necessário buscar fontes complementares e a mais evidente são as debêntures de infraestrutura para complementarem a demanda de necessidades de recursos de tais projetos. Obviamente que na atual conjuntura, os desafios serão maiores, as debêntures virão a um custo de mercado o que exige maior capacidade de captação de receita dos projetos. Por outro lado, se essas condições são iguais para todos os investidores, sobretudo os projetos de concessão ou licitação, todos vão concorrer igualmente e os custos poderão ser repassados para o investidor que tiver a proposta mais eficiente nas suas tarifas, na sua remuneração final. Outra fonte de investimento complementar será investidores internacionais, sobretudo os que já estão acostumados com o Brasil, como por exemplo o IFC e o BID: essas agências reduziram consideravelmente seus investimentos na infraestrutura brasileira à medida que outras fontes de financiamento vinham viabilizando os projetos. Num cenário onde precisamos buscar novas fontes de financiamento, e num cenário de conjuntura econômica complexa, o papel dessas agências multilaterais é apoiar o país nestas circunstâncias, principalmente para os projetos que possam gerar uma parcela da sua receita em dólares ou tiver indexada ou tendo como referência o dólar. É o caso de projetos portuários, parte de aeroportos e outros projetos.

Outro segmento importante no cenário internacional, e que deve ser cada vez mais utilizado, são os financiamentos prestados pelas Agências de Crédito à exportação



dos países em que sejam fabricados equipamentos que possam ser necessários a esses projetos de transporte, logística e infraestrutura de um modo geral. Esses equipamentos podem ser financiados no seu país de origem por essas Agências de Crédito à exportação a custos bastante moderados e complementando a fonte de financiamento desses projetos, até mesmo com a emissão de títulos de dívida no mercado externo. As debêntures de infraestrutura devem ser necessariamente denominadas em Reais e devem ser ofertadas no mercado nacional para fazer jus aos benefícios. Portanto acabam acessando, em sua maioria, investidores nacionais. Os investidores internacionais não querem arriscar no risco cambial.

A possibilidade de financiamento mezanino que é dado ao próprio *equity*, onde a parcela de 30, 40% dos recursos totais do projeto é dada ao investidor. Uma parte desses recursos pode ser financiado, há financiadores no mercado local e internacional especializados. Um financiamento caracteristicamente subordinado, em geral não prestado para a sociedade que opera o projeto, mas por uma holding acima dela que toma o financiamento, usa o recurso para aportar o *equity* e que só será paga à medida que o projeto obtenha bom resultado, boas receitas (pague o seu financiamento no nível do projeto e consiga distribuir dividendos suficientes para servir esse novo financiamento dito mezanino).

Outra instituição que tem contribuído para o nosso setor de infraestrutura de transporte que é o FI-FGTS (Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) que também pode contribuir nesses financiamentos de projetos de diversas formas, tanto adquirindo as debêntures de infraestrutura, portanto provendo o financiamento como adquirindo uma parcela do *equity* e, portanto, compartilhando o esforço de capital dos investidores originais.

Quanto às garantias, temos muitas novidades que infelizmente não há tempo disponível para discutirmos e colocamo-nos à disposição para quem se interessar tanto no debate quanto no nosso intervalo ou até depois, em nosso escritório. Obrigado a todos.

**Otacílio Magalhães – “Financiamento da Infraestrutura Nacional de Transportes”****Gerente Executivo do Banco do Brasil**

O Banco do Brasil participou no ano passado do Painel e achou muito proveitoso e voltou esse ano, tanto patrocinando quanto participando do conselho. Serei bastante conciso e focarei principalmente em alguns desafios para ampliar os investimentos e financiamentos. É importante saber que investimento em infraestrutura no Brasil sempre houve, com o setor público e agora mais com o setor privado. O que estamos procurando é aumentar o número e a qualidade desses investimentos.

O Brasil é o 123º colocado no *ranking* global de infraestrutura, segundo o *World Economic Forum* (relatório “*The Global Competitiveness Report 2015-2016*”). A produção, no Brasil sempre esteve muito concentrada no Sul Sudeste do país e há 50 anos ela está indo para o Norte. Mas, para que esse produto seja competitivo, é necessário investir em infraestrutura para, principalmente, diminuir os custos de transporte. Todos sabem que a Parceria do Pacífico é um desafio e um motivo a mais para pensarmos com cuidado o custo do nosso transporte, pois a demanda existe e é crescente. Mesmo na conjuntura atual, vemos o crescimento na produção de alimentos, a necessidade do mundo de consumir alimentos continua crescendo e nós somos um dos grandes fornecedores. A previsão do PIL é de investimentos de R\$ 200 bilhões, considerando que 70% desse valor serão de financiamentos, falamos na ordem de R\$ 156,2 bilhões para viabilizar todo investimento que está programado. O incentivo é para a emissão de debêntures para que haja *funding* novo para o financiamento, de forma a reduzir o custo médio de financiamento de 45% de TJLP para 35%. A garantia de recursos do BNDES é a taxa de mercado e isso pode ser a grande abertura para o capital externo. No momento em que o BNDES coloca que continuará garantindo os 70% e, usando o exemplo das rodovias, há garantia de que haverá recursos e metade dos recursos virá em taxas e mercado cuja referência principal é a NTN-B, que é a emissão de dívidas do Tesouro, aumentamos a atratividade do investimento para o capital estrangeiro investir em infraestrutura.

Quando falamos de *funding*, estamos falando de poupança, recursos que as pessoas físicas têm, recursos dos fundos de pensão, recursos que estão nos fundos soberanos dos países. Essa poupança pode ser interna (fundos de investimentos, investidores institucionais, fundos de previdência fechado, aberta e os regimes próprios de previdência) ou externa (investidores internacionais os fundos soberanos e outros), quanto aos instrumentos, temos no Brasil que todos esses recursos sejam colocados em projetos. Um dos nossos principais desafios é intensificar o



entendimento das necessidades dos agentes e promover ajustes e reformas necessárias para que tenhamos uma maior alocação de quem detém a maior poupança nos projetos. O que o Banco do Brasil tem pensado é que somando PIL e PíEE, temos uma previsão de R\$ 400 bilhões de investimentos. Precisamos de mais gente trazendo recursos para os projetos: haverá, inclusive, eventos que faremos no exterior para atrair investidores, pois vemos que eles têm interesse em vir para o Brasil, especialmente em longo prazo, mas temos que atender algumas necessidades para que eles venham em maior número.

Precisamos reconhecer os esforços que tem sido feitos pelo Governo Federal: a elevação da taxa interna de retorno das modelagens oficiais em aproximadamente 200 pontos base; redução da quilometragem média das rodovias permite que mais empresas participem dos leilões; novos investimentos em concessões existentes; inexistência de obra pública após o contrato de concessão e outra questão que é o prazo de 120 dias para fazer o julgamento do pedido de reequilíbrio (isso foi sinalizado pela ANTT no edital da BR 176). Todos sabem que nos contratos de rodovias o prazo é longo e é necessário, no caso de pedido de reequilíbrio, que este seja analisado rapidamente.

Algumas considerações importantes para que alcancemos a escala de infraestrutura:

- Velocidade e qualidade na preparação dos projetos de leilões: é necessário que se tenha um número de projetos para serem levados, no momento adequado, a leilão;
- Padronização e tradução dos editais de concorrência com referência em modelos internacionais: muito importante para que os investidores internacionais entendam os processos;
- Revisar modelos de editais para ampliação da competição pelos ativos;
- Desenvolver uma estratégia de leilão capaz de gerar um retorno positivo para o Brasil: que tenhamos atrativos maiores do que os outros países da América do Sul, que também têm seus projetos e estão querendo atrair investidores;
- Aprimorar a gestão de implantação de projetos na fase pós-leilão;
- Intensificar o relacionamento de longo prazo com investidores internacionais: isso tem que ser frequente, não deve ser apenas nos lançamentos dos programas;
- Reforçar a busca de alternativas de *fundings* para poupadores nacionais e internacionais.

Alguma informação com relação à participação do Banco do Brasil em infraestrutura: em junho de 2015 tínhamos R\$ 114 bilhões da nossa carteira de crédito em infraestrutura e, do total de R\$ 13,6 bilhões de emissão de debêntures realizados no país, o Banco do Brasil participou da emissão de seis bilhões de Reais. O Banco tem atuado bastante no mercado de capitais e na estruturação de uma área muito



forte de distribuição de papéis. No ano passado lançamos um FDIC (Fundo de Investimento em Direitos Creditórios) que tem ajudado na movimentação do mercado secundário e hoje está em torno de R\$ 350 milhões, cujos investidores são basicamente pessoas físicas de alta renda. Os papéis que estão aí foram adquiridos no mercado secundário; os FIPs (Fundos de Investimento em Participações), e hoje somos investidores de oito FIPs – sendo também cogestores de alguns deles – o que nos permitiu alavancar R\$ 8 bilhões de ativos na área de infraestrutura.

Na área de infraestrutura e na área de investimentos de uma forma geral, o Banco do Brasil acredita, principalmente devido à demanda que temos dos ativos, que o PIL será bem-sucedido e nós estamos preparados para assessorar investidores internacionais e nacionais na área de debêntures e constituição de FIPs. Enfim, estamos prontos e com uma boa equipe para assumir uma parte relevante do que precisará ser feito pelos bancos no processo do PIL.

Debate Painel 4

Jussara Ribeiro, do Instituto Besc: Em primeiro lugar, agradece aos representantes de dois dos nossos patrocinadores que estão à mesa, o BNDES e o Banco do Brasil, também pelas suas palestras. No ano passado, o Banco do Brasil não pode patrocinar, mas participou do evento e, neste ano, o Banco me procurou querendo patrocinar o PAINEL. Isso é, para nós, motivo de muito orgulho por ser reconhecido pelo Banco do Brasil como um projeto que mereça esse financiamento. Como agradeco também ao Cleverson e ao Dauto do BNDES. Continuaremos lutando para merecer esse apoio e tentaremos trazer os parceiros da iniciativa privada que esse ano, devido à crise, foram muito refratários. **Jussara para Cleverson:** Quanto a questão das crises nas grandes empreiteiras: o banco está recebendo consultas de players internacionais desejosos de vir para o Brasil para assumir esse vácuo que tende a permanecer com o problema das nossas empreiteiras?

Cleverson: A gente, por diversas razões, está vivendo um momento de mudanças e temos os grandes players do capitalismo de olho na infraestrutura brasileira. Essas empresas já tinham um volume de projetos que vinha se multiplicando e com isso demandando acesso a muitas fontes de recursos. Algumas já estavam próximas ao seu limite, mesmo antes da Operação Lava Jato e, com o desdobramento de uma operação como essa, tivemos a redução da capacidade de alguns players de



tocarem os projetos e até a inviabilidade. Isso abre uma oportunidade natural onde eu vejo três tipos de players que podem tomar esse espaço: um nacional, mesmo com empresas de porte menor e, se o projeto não é tão grande essa empresa tem condição de tocar esse projeto. No novo PIL, já estão prevendo na concessão de rodovias, por exemplo, em trechos menores que podem sim ser administrados por players menores. Outro tipo de player para empresas são investidores financeiros organizados, gestores especializados em olhar esse tipo de ativo que, sozinhos ou associados a construtoras menores, conseguem levar adiante. E, por fim, os internacionais. Só que a vinda desses investidores precisa ser muito bem pensada, principalmente no planejamento, pois custa muito caro e demanda tempo para uma empresa internacional se estabelecer no Brasil e conhecer o ambiente regulatório. Para atrair esse investidor, tenho que deixar bem claras as regras desse investimento, ele tem que enxergar a longo prazo. Mas temos sim recebido esses players, tanto operadores quanto investidores internacionais. Podemos citar a experiência bem-sucedida da Colômbia que tem um programa 4G (quarta geração de concessão de rodovias) de 18 trechos de rodovias e já foram realizados nove leilões todos com players internacionais grandes. A Colômbia vem trabalhando nisso há anos, elaborou um plano em longo prazo de infraestrutura, com prazos longos entre a publicação do edital e o leilão. O governo tem que lançar o programa e publicar o edital, pois o investidor não virá conhecer o negócio e investir em estudo apenas com o plano.

Marcelo Perrupato, engenheiro civil proprietário de uma empresa de planejamento estratégico sustentável e participante do grupo Green Infra:

temos recebido a visita de vários futuros financiadores estrangeiros que têm ido discutir, pois lá temos representante do BNDES e do Banco do Brasil. Recentemente recebemos uma visita da agência estatal seguradora que foi lá promover o trabalho e uma das questões que foi colocada para ele: na medida em que estamos num momento em que temos que fazer projetos onde a participação pública vai ter que entrar em regime de PPP, monta-se um plano de negócio onde tem um desembolso e o capital privado está entrando e o público às vezes fica em dúvida se ele entra no tempo e na hora corretos. E a pergunta foi: risco governo, vocês vão cobrir?

Otacílio: No Banco do Brasil temos olhado com bastante interesse as questões das PPPs, até porque no ano passado foram anunciadas diversas PPPs e poucas delas se concretizaram. O ponto é justamente o que você falou, a dificuldade de o ente público dar segurança ao parceiro e aos financiadores de que o pagamento vai



acontecer. Temos discutido que alguns tipos de projetos, algumas áreas, onde você pode fazer a separação de receitas. Como no caso da energia elétrica, onde temos a iluminação pública que todos pagam, então diminui o risco naquela receita. Outra maneira é quando tem custos de participação, simples, do Estado. Como temos um número bastante elevado de projetos que vêm acontecendo nos quais há equilíbrio econômico-financeiro, acaba que você tem uma competição e gerando um maior interesse nesse investimento que é economicamente viável. É uma questão ainda sem solução, mas que temos que continuar estudando, o Banco está olhando com atenção, mas vemos ainda a situação bastante nebulosa, temos experiência de PPPs que aconteceram e o Banco é gestor de fundos de PPP em que, inclusive, em algum momento, houve um movimento para que suspendesse o pagamento e as estruturas que foram construídas funcionaram.

José: Começando pelo tema das PPPs, compartilho com você a importância desse instrumento. O fato é que depois de 11 anos de vigência da lei das PPPs, temos por volta de 84 projetos contratados, ainda é um número pequeno se comparado à necessidade de investimento. Mas já nos dá uma experiência razoável e nos leva a crer que esses projetos possam ganhar maior destaque nos próximos anos, quando forem superados aí alguns problemas. No tocante aos projetos federais, nós já tivemos um garantidor de R\$ 6 milhões de ativos que chegou a subir para R\$ 11 bilhões por ano e depois esses recursos foram usados para outros fins. Até porque nunca tivemos PPPs no sentido estrito no nível federal, à exceção do Data Center que parece um projeto bem-sucedido do BB e da Caixa. Talvez por isso tenha sido facilitado, pois foi realizado pela administração indireta. Mas acho que hoje o Governo Federal, apesar de não ter dado prioridade, reconhece o bom potencial das PPPs também para projetos federais. Esse é um processo mais longo para enfrentarmos e o desafio para o Governo Federal é montar um fundo garantidor, o que não deveria ser um desafio tão grande para os estados e municípios. É fato que a garantia das PPPs é um ponto chave, o maior desafio em qualquer estruturação dependendo do projeto. Uma alternativa seria estados e municípios oferecerem ou vincularem parcela da sua participação nos fundos constitucionais para fins de garantia. Seria muito bom se alcançássemos um nível de conforto suficiente para acreditar que, de fato, essas participações podem ser utilizadas, que sejam aceitas pelos financiadores. Talvez a legislação pudesse ser alterada para dar um pouco mais de conforto ou até para estabelecer outra discussão de como estabelecer uma mecânica segura de que o estado ou o município não vai vincular uma parcela maior do que podem. É necessário discutir bastante esse assunto.



Otacílio: Cada setor tem uma característica própria, alguns são mais criativos, o que no caso das PPPs é muito importante. Em rodovias, por exemplo, ainda há espaço para o que o Governo Federal faça um planejamento para viabilizar mais rodovias, mesmo as que precisam de mais investimento para viabilizar têm que ser pensadas em um sistema. Várias rodovias com liberação de caixa muito forte, citadas nas apresentações anteriores, poderiam contribuir para um sistema que movimentasse mais rodovias, uma coisa que acho que tem espaço para construir, tem espaço para pensar: no BNDES tem a área de estudos e projetos. Reduzir tarifa não resolve problema de infraestrutura, ali é um mercado em que você já tem a oferta saturada e não tem como reduzir tarifa porque não tem condições de aumentar a demanda. Poderia ter sido um primeiro projeto a contribuir para um sistema, mas ainda vale. Pensar em rodovia como um sistema, em alguns setores tem como pensar, em outros não necessariamente. Trabalhar com fundos garantidores é muito difícil, mas é possível fazer um cenário mais criativo.

Considerações finais

Otacílio: quero chamar a atenção para duas coisas para alcançarmos a questão da escala. Precisamos de recursos internacionais para o Brasil em forma de *players* internacionais que venham para o país. Para isso é necessário realizar os quase 100 projetos idealizados no PIL. Taxas de retorno interessantes, demanda interessante, isso nós temos. Alguns avanços que podem ser feitos na agenda microeconômica para quem tem o recurso de longo prazo no Brasil, especialmente fundos de pensão, possa colocar mais recursos nos projetos de infraestrutura. E o segundo ponto, que também está relacionado à vinda desses *players*, é a questão do prazo, pois quando olhamos para projetos que foram tocados e bem-sucedidos em outros países da América Latina, vemos que eles deram prazo de um ano da publicação do edital até a realização do leilão. É preciso que tenhamos serenidade nos leilões e um prazo maior da publicação do edital até o leilão para que os *players* internacionais possam, de fato, fazer investimento em equipes, inclusive aqui no Brasil, e que se perderem um leilão agora, ganhem outro daqui a seis meses. Ele tem que ter essa perspectiva, se não, não valerá a pena fazer o investimento.

José: Mais uma vez grato pelo debate de alto nível. Temos que continuar promovendo esse tipo de evento, estamos à disposição lá no BNDES eu, o Edson Dauto e a Carolina.



Painel 5

Aurélio Murta

Particpei há pouco tempo de um congresso de mobilidade no Rio de Janeiro onde ouvi contribuições técnicas muito interessantes. Esse tema transfere um pouco o foco do nosso evento, pois temos falado de infraestrutura de carga até agora. Vamos mudar para falar dos passageiros.

Cristiano Saito – “VLTs, uma solução para as cidades brasileiras.”

Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Alstom

Saúda e agradece o convite e ao Instituto BESC pelo evento que até agora teve ótimas discussões a respeito do transporte de cargas.

Mas vamos mudar um pouco o foco e falar de mobilidade urbana, os gargalos que têm sido enfrentados nessa área. Provocar alguns questionamentos aproveitando a presença do Secretário Dario.

Quando falamos em mobilidade urbana, falamos de atender a população urbana independente do modal, mas em se tratando de mobilidade urbana a solução interliga diversos modais, pois apenas um não é capaz de suprir as demandas. No Brasil, a mobilidade é basicamente financiada pelas tarifas e, nos últimos anos, a população vem utilizando mais o transporte privado (carro) em detrimento do público (coletivo). Os carros transportam cerca de 20% dos usuários e ocupam 60% do espaço público urbano e as cidades brasileiras não são compatíveis com a quantidade de carros que nelas circulam. É importante trazer mais usuários para o sistema público e reter esses usuários no sistema. Para que isso aconteça, para atrair e manter esses usuários no sistema público, é necessário: baixar tarifas, oferecer conforto e pontualidade no serviço prestado. E só o ônibus não pode garantir isso. O sistema tem que encontrar outra forma de financiamento que não seja apenas as tarifas, com o Bilhete Único, por exemplo, muito dinheiro sai do sistema e não temos outra forma de financiar esse transporte público de qualidade.

Os projetos precisam ser vistos pelos investidores, devem atrair o setor privado e satisfazer a população, os usuários. Temos o hábito de ver apenas qual o custo imediato e não visualizar tempo de vida, nem o custo de manutenção. É necessário cumprir os cronogramas, não podemos deixar os projetos parados aguardando



serem relicitados. Para isso o regime de “chave na mão” (*turn key*) é fundamental. Optar por meios de transporte menos poluentes priorizando a eletricidade ao diesel, que é muito poluente, e utilizar esses projetos para a revitalização urbana. Damos como exemplo o Porto Maravilha, o VLT carioca que possibilitará uma renovação urbana fantástica e o VLT de Salvador, que vai substituir o trem de subúrbio com um grande potencial de revitalização da região.

Quando falamos de mobilidade urbana, é necessário saber a demanda para se escolher o modal mais adequado. O sistema de transportes tem que ser pensado com vários modais se integrando para atender à população da melhor maneira possível, de acordo com as necessidades daquele trecho, sem ultrapassar os limites operacionais. Vamos falar aqui do Transmilênio de Bogotá que tem sido muito promovido: dizem que ele chega a 35 mil passageiros/hora/sentido nos horários de pico, mas, para chegar a essa qualidade, são três faixas com duas faixas de ultrapassagem e, praticamente, há uma esteira de ônibus. Realmente, assim não é possível atrair mais usuários para o sistema, pois ele está sobrecarregado, mas não é um transporte com a qualidade que a população almeja.

O VLT possui um modelo simplificado, capaz de carregar até 14 mil passageiros/hora/sentido; pode oferecer uma qualidade similar ao metrô, com a capacidade de revitalizar as regiões urbanas; tem baixa emissão de poluentes e pouco barulho; oferece melhor acessibilidade – inclusive para cadeirantes e alguns projetos de veículos incluem rack para bicicleta; tem facilidade de integração muito grande nos VLTs, inclusive na facilidade de ser conectado a outros modais; pode otimizar os custos ao longo da vida útil; é uma solução que faz sentido na eficiência da mobilidade urbana e é o que pode atrair mais usuários para o sistema público, devido ao conforto e qualidade do serviço. Temos três projetos em andamento no Brasil: Rio de Janeiro, Santos e Cuiabá.

O VLT traz muito mais benefícios que qualquer outro modal de transporte público, é o que tem maior possibilidade de atrair novos usuários para o sistema de transporte público e reter devido ao conforto e qualidade, principalmente no modelo brasileiro onde a receita vem de tarifa, o que é fundamental.

Se compararmos o VLT com o BRT, ele ocupa menos espaço urbano: contando o espaço utilizado da estação são necessários 10m, no BRT no mínimo 16 metros (pista dupla). Possui baixo custo de manutenção durante o ciclo e vida útil de até 35 anos, três vezes maior que o BRT. Permite a utilização de menos veículos, duas a três vezes menor que o BRT. Apresenta menor custo total: 20 a 30% menos que o BRT, considerando os 35 anos. No VLT são necessários 13 a 15 anos para



encontrar o equilíbrio sobre o investimento. Analisando todos esses fatores, no final das contas, o VLT sai mais barato.

É importante discutir a contratação *turn key*, ou “chave na mão”. Um projeto de VLT é muito difícil, tem impactos grandes nas cidades: as obras, a abertura de canteiros é um ponto crítico, fazer isso em lote é complicado, é preciso garantir uma única empresa com visão integral do projeto para garantir os cumprimentos dos prazos e o gerenciamento adequado dos riscos. Na questão do VLT, isso é fundamental: é preciso garantir o RDC (Regime Diferenciado de Contratação) e são necessários estudos e projetos adequados para a contratação em regime de *turn key*.

A Alstom construiu sua fábrica em Taubaté para fabricação de VLT. No projeto do Rio de Janeiro, dos 32 veículos, 27 serão fabricados em Taubaté. É uma fábrica com 17 mil m² de área construída e vai atender ao Brasil e América Latina.

Dario Rais Lopes – “Mobilidade urbana & iniciativa privada: oportunidades e desafios”

Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades

Saúda e agradece o convite. Falar da visão da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, a participação da iniciativa privada nos programas nacionais de mobilidade urbana.

Primeiramente, falarei da carteira de investimentos e sobre a participação da iniciativa privada nessa carteira: onde ela pode ser ampliada e quais são os desafios para que se amplie a participação do setor privado. A carteira federal de investimentos em mobilidade urbana conta com a provisão de R\$ 153 bilhões em investimentos, praticamente dois terços desse dinheiro tem natureza federal e dentro desses dois terços, um terço são recursos do Orçamento Geral da União (OGU), grosso modo, 20% da carteira de mobilidade vem do OGU. Quando cortam 10% do orçamento, estão cortando 50% da carteira de mobilidade e isso tem um impacto muito grande, pois esses 20% não são uniformemente distribuídos pelos entes da federação, mas concentrados nas cidades e estados que têm menor capacidade de endividamento. A cidade de São Paulo, por exemplo, que é um dos maiores problemas que temos de mobilidade, tem como fonte o OGU. Então, quando há um corte no orçamento, é a cidade que mais sente.



O financiamento tem basicamente duas linhas, o BNDES e a linha do pró-transporte que são recursos do FGTS, essa linha está concentrada em sistemas sobre trilhos. O setor privado corresponde a cerca de 15% da carteira com R\$ 21 bilhões, estados e municípios R\$ 34 bilhões, de contrapartida àquilo que é colocado pela União e pela iniciativa privada. Praticamente metade (46%) da Carteira Federal de Investimentos em Mobilidade Urbana é investimento em metrô; 5,7% para trens urbanos; 6,7% para VLT; 11% para monotrilho; 25% sistema sobre pneus (basicamente divididos entre corredor e sistemas de BRT) e 5,5% em sistemas aquaviário, aero móvel, estudos e projetos.

Começamos a apoiar estudos e projetos, coisa que não era feita, mas em função dos diversos problemas que a qualidade dos projetos vinha apresentando, passamos a apoiá-los e, quando o estado não tem projeto, apoiamos primeiro o projeto e depois discutimos a mão-de-obra. Esta carteira existe desde 2008 e acumula 400 empreendimentos, porém 160 ainda estão em preparação: isso é reflexo da falta de estrutura dos estados para que tenha o projeto, o material, para que possa ser contratado e licitado. Das 110 obras em execução, menos de 50 obras foram entregues para utilização da população.

A iniciativa privada, nessa carteira, concentra seus investimentos sobre trilhos: metrô de Salvador, o VLT carioca e outros projetos que estão saindo do papel agora como o VLT Anhanguera, em Goiânia. Há outra linha que é o pró-transporte privado que é um financiamento para o empreendedor privado. Vários empreendedores privados fazem uso dessa linha independente do programa federal e ela envolve, além dos investimentos em infraestrutura, a renovação de frota. É uma linha mais voltada para as empresas de ônibus que operam nas cidades brasileiras em regime de concessão.

Esse é o quadro atual do investimento privado e qual é o potencial de ampliação do capital privado? A Secretaria entende que a ampliação está em dois tipos de obras. A primeira oportunidade são as obras do metrô em Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre Recife e Fortaleza, que está começando agora. Desses, o mais provável de sair no curto prazo é Curitiba, estamos superando os problemas que apareceram e devemos liberar ao longo do mês de outubro porque queremos começar antes do final do ano. Depois Belo Horizonte, ainda há uma discordância entre Governos Federal e Estadual sobre a forma de condução do empreendimento e enquanto não se chegar a um acordo, o metrô não anda. Porto Alegre é ainda mais complicado, o Governo Estadual está em péssima situação e temos uma solução técnica sem acordo entre estado e União. Recife é o mais remoto de todos os casos.



A segunda opção para investimentos privados são os trens urbanos chamados de LRT (ou *tram*). Temos uma série de lugares onde as obras já começaram (Curitiba e Posto Alegre), lugares em projeto (Campinas e Maceió), lugares onde a licitação está sendo discutida (Salvador e Teresina) e alguns que ainda não tem praticamente nada (Campina Grande e Caxias do Sul). Totalizando um investimento previsto de mais de R\$ 30 bilhões e vendo o que se tem hoje, dá para dobrar a participação da iniciativa privada dentro dos empreendimentos de mobilidade que estão mapeados pelos planos do Governo Federal.

Quais são os desafios para dobrar esse investimento? Estrutura de garantias. Se todos os empreendimentos são concessões patrocinadas, se não estruturarmos um processo de garantia sério, a iniciativa privada não se interessará pelos empreendimentos de. Para essa situação, temos duas saídas: fundos garantidores ou empresas de parcerias.

O melhor caminho seria adequar um fundo nacional de mobilidade, garantidor de infraestrutura, estabelecido em lei e onde os entes federados possam participar com as cotas de RPM (Royalties Petróleo Cota Municipal) ou de FPE (Fundo de Participação dos Estados). Isso acontece no metrô de Salvador apesar de não ser aceito pela área do governo, é tolerado: é uma PPP que envolve o FPE. Essa é uma questão que ainda deve ser bem discutida, pois se não houver uma infraestrutura razoável a iniciativa privada não virá participar dos investimentos, então é preciso regulamentar a utilização de aporte público. Sobre a estruturação inicial das propostas (obras que começam como públicas e depois viram concessão), estamos trabalhando atualmente na mudança dos normativos para flexibilizar o repasse de recursos federais para os empreendimentos de mobilidade e estamos exigindo o EVTE (Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica) para os investimentos sobre trilhos e sobre pneus que ultrapassem a casa de R\$ 50 milhões. Quando o estado já pretende fazer uma concessão, esse EVTE tem que envolver: fundo garantidor, estrutura de garantias, matriz de risco para que todo o processo seja orientado e para que a iniciativa privada tenha noção completa de onde ela está se metendo.

Outra questão é a estrutura de gestão do proponente. Muitos estados não têm estrutura e estamos trabalhando no sentido de orientá-los a se organizarem melhor para atender às necessidades do parceiro privado. O financiamento dos deslocamentos involuntários ainda não é previsto nos processos de financiamento. Hoje só é previsto o financiamento do estudo, mas o processo de reassentamento não. Por fim, cito a fragmentação de contratos, que realmente é um problema. Estamos estimulando os entes federativos a fazerem uma contratação integrada.



Uma empresa só fazendo tudo, dá menos problemas e a probabilidade de descontinuidade praticamente não existe.

Gustavo Dantas Guerra – “Mobilidade Urbana: Desafios de investimento Público e Privado”

Diretor Presidente da Odebrecht Mobilidade

Saúda a todos e agradece o convite. O Professor Dario abordou vários temas que trataremos pela ótica do setor privado. A Odebrecht Mobilidade foi a primeira empresa a se nomear uma empresa de mobilidade. Várias concessionárias atuam nesse setor, mas com uma carteira diversa. Nós focamos na mobilidade urbana sobre trilhos, sempre associado a grupos, com participação na Move São Paulo (São Paulo), SuperVia (Rio de Janeiro) e nos VLTs carioca e goiano. É possível sim atrair investidores para o Brasil e uma das parceiras da Odebrecht é a Mitsui do Japão, que entrou com uma participação significativa. É claro que se trata de um investidor que já conhece o Brasil e que tem uma propensão maior a aceitar o “risco Brasil” do que alguém que venha de fora e não conhece o nosso *modus operandi*. Por exemplo, a SuperVia já ultrapassou a expectativa do número de passageiros, o que mostra que quando se investe no transporte sobre trilhos, o usuário vem, pois é um modal que oferece vantagens como tempo de transporte e qualidade de vida.

A Odebrecht Mobilidade surgiu com um aporte de R\$ 500 milhões feito em 2014 pela Mitsui. Nossa intenção é transportar 3,2 milhões de passageiros/dia, para isso investimos em 300 km de malha metroviária e temos 14 mil empregos gerados durante a implantação dos projetos e mais três mil empregos diretos na gestão da operação.

Os desafios atuais e futuros, em se tratando de mobilidade urbana são diversos. A política de mobilidade ainda carece de muita regulamentação, bem como de uma política voltada para o incentivo ao transporte coletivo de uma forma geral. A criação de uma autoridade metropolitana é estratégica para que haja uma integração entre os municípios que fazem parte de uma mesma área metropolitana, para que não prejudique a funcionalidade do sistema e aumente a sua eficiência promovendo a integração física e tarifária dos modais. Outro desafio é o equacionamento dos custos de energia do sistema ferroviário urbano, que possui tração elétrica, para diminuir a pressão das tarifas de energia que, repassadas ao transporte, diminui a capacidade de investimento do setor.



Os fundos garantidores de estados e municípios geralmente são os responsáveis pelos investimentos em mobilidade urbana e estes têm uma dificuldade muito grande em dar garantias que sejam aceitas para se conseguir financiamento. Em alguns casos, o investidor privado é levado a assumir o risco político da inadimplência do poder concedente. O investidor pode assumir todos os outros riscos, mas este não. Então a saída é o fundo garantidor federal alimentado e com recursos que sejam colocados à disposição desses projetos de forma operacional, independente e com fluxo de recursos contínuo para que funcione o financiamento para o setor privado. Não temos, no Brasil, projetos de financiamento que podem representar um ponto de alavancagem do setor. Temos que evoluir em leis e regulamentos a ponto de dar garantias aos financiadores para que os projetos sejam realizados. As debêntures de infraestrutura também são importantes, já estão em prática e temos previsão de emissão de mais até 2019 para atração de capital estrangeiro. Por passar tranquilidade, regras claras e garantia, quando se entra em uma PPP, a parte pública será honrada e em tempo. O tempo é fundamental numa PPP, diferente de uma obra pública onde o governo dosa o ritmo das obras para diminuir gastos. Quando o privado entra no projeto, a coisa muda de figura e a parte pública não pode falhar, ela tem que acontecer no tempo determinado. Essas são as provocações maiores e há mais uma alternativa que vem sendo defendida que é a aplicação de parte da CIDE da gasolina em mobilidade urbana, o que pode alavancar recursos significativos para diversos empreendimentos. Me parece uma coisa justa, pois você faz com que o transporte individual contribua para o transporte coletivo.

Roberta Marchesi

Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)

Saúda e agradece o convite feito à ANPTrilhos para participar desse PAINEL e debater a respeito da mobilidade urbana. A ANPTrilhos é uma sociedade civil sem fins lucrativos que congrega os operadores de metroferroviários brasileiros, a indústria metroferroviária e algumas entidades do setor numa visão integrada e na luta pelo desenvolvimento da mobilidade urbana sobre trilhos. Temos cinco anos de fundação e já falamos em nome de 100% dos operadores que hoje são responsáveis por 1002km de linhas de transporte urbano dividido em 40 diferentes linhas com operação de 4300 carros de passageiros e 521 estações de atendimento.



Esses números incluem os três novos sistemas que foram inaugurados ano passado: metrô de Salvador, o VLT de Sobral (CE) e o monotrilho de São Paulo.

O transporte de passageiros sobre trilhos cresce a uma média histórica de 10% ao ano. Isso demonstra a grande atratividade deste sistema de transporte para a mobilidade da população. Porém, em 2014 tivemos um crescimento de apenas 4,5%, o que mostra que os sistemas que temos hoje estão estrangulados, não têm capacidade para receber o aumento do contingente de pessoas que precisam desse deslocamento. Então, mais do que nunca, é preciso investir na expansão das linhas que já existem e na criação de novas linhas de atendimento.

O setor movimenta quase 10 milhões de passageiros ao dia, num total de 2,9 bilhões de passageiros ao ano. Distribuídos em 20 sistemas no Brasil, temos 12 operadores que administram esses sistemas com apenas quatro em regime de operação privada, ou seja apenas 30% dos operadores. Teremos 13 novos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos que estão sendo implantados. Destes, sete vêm de operação privada, ou seja, 53% dos novos empreendimentos com cinco sendo PPPs. Isso nos mostra a importância que o setor privado tem na participação e na ampliação das redes de atendimento dentro das cidades. A tendência no Brasil, com nossos recursos escassos, entre outros fatores, faz deste tipo de parceria algo muito importante para que haja um avanço na rede de transportes sobre trilhos.

Não defendemos a implantação em sistema de PPP ou qualquer outra, defendemos sim a implantação dos sistemas de mobilidade independente de como serão administrados. Hoje temos 22 regiões metropolitanas no Brasil com mais de um milhão de habitantes e apenas metade dessas cidades possui algum sistema estruturante de transporte sobre trilhos. Essas 22 regiões metropolitanas concentram 87 milhões de habitantes e não há como estruturar a mobilidade urbana em cidades médias e grandes sem ter uma rede de atendimento de alta capacidade com os modais integrados. Precisamos mudar essa realidade

O setor metroferroviário tem diversos sistemas e diversas soluções de atendimento ao transporte de passageiros em médias e grandes cidades, soluções que vão de 15 mil passageiros/hora/sentido até 80 mil passageiros/hora/sentido (VLTs, *people mover*, metrô leve, trens regionais). Esses sistemas dão para o planejador urbano uma janela de expansão de capacidade muito grande. O que é muito importante levando-se em consideração o investimento que será feito e que, de acordo com a demanda, como este pode ser ampliado. O planejamento é a base para se escolher o modal que será utilizado. Tudo tem o seu local, o seu espaço e o planejador tem que se basear na demanda que tem que ser atendida.



Devido à ampla capacidade de transporte, o sistema de passageiros sobre trilhos agrega à cidade diversas contribuições econômicas e sociais além das já conhecidas. Ele contribui com a organização do espaço urbano, fazendo com que mais áreas fiquem disponíveis para serem utilizadas como centros de lazer, convivência dentre outras estruturas necessárias. Ajuda também na revitalização e áreas degradadas, como é o caso do VLT do Rio de Janeiro que vai revitalizar o Centro da cidade. Apresenta menor interferência com a dinâmica urbana, tem soluções que compartilham áreas com os demais sistemas urbanos, é um veículo menos poluente, tanto no que diz respeito a gases eliminados na atmosfera quanto no que diz respeito a ruídos. Também contribui para que não sejam acrescentados aos centros urbanos mais de um milhão de carros ao dia e 16 mil ônibus ao dia no movimento dos nossos passageiros, o que gera um retorno social. A contribuição poderia ser maior se a nossa matriz fosse mais balanceada, mas hoje esse setor movimenta apenas 4% do transporte urbano nacional.

O nosso grande desafio é o crescimento da implantação de redes no Brasil, sabemos do momento político-econômico atual e hoje trabalhamos buscando concluir os projetos em andamento. É muito frustrante analisar projetos como os que foram feitos para as cidades-sede da Copa do Mundo de 2014, onde havia 79 km em linhas com previsão para serem inauguradas e nenhum quilômetro ficou pronto. É frustrante para a Associação, para os líderes e principalmente para a população. Agora os transportes fazem parte dos Direitos Sociais da População o que é muito importante, pois agora haverá repasse obrigatório para investimentos no setor e esse é um caminho para garantir a ampliação e modernização da mobilidade urbana. Precisamos também integrar os sistemas de transporte, é necessário integrar física e tarifariamente para melhorar a mobilidade urbana.



Debate Painel 5

Aurélio Murta para todos: Como o BRT é uma febre no Brasil, tem espaço para os trilhos e BRT?

Cristiano Saito: Sem dúvida nenhuma há espaço para os ônibus, para os BRTs, corredores de ônibus, a questão central é que há outras opções além dos ônibus e essa é a situação atual. As administrações públicas parecem ficar seduzidas com a ideia dos BRTs e dos corredores de ônibus para muitas cidades, pois o metrô é um sonho muito distante e o VLT, pouco conhecido. Inicialmente o melhor sistema é o que tem espaço para todos os modais.

Gustavo Guerra: A definição do modal tem que ser técnica, o BRT tem tido alguns casos de sucesso e outros nem tanto porque aquele trecho pedia algo com maior capacidade. Espaço tem, a questão é usar o modal certo e que cada um exerça a sua função.

Dario Lopes: A questão de BRT ou trilhos passa por um problema conceitual muito grande. A maioria do que chamamos de BRT, no Brasil, passa longe de ser BRT. São faixas exclusivas para ônibus, com troncalização da rede existente e espaçamento entre pontos de parada. No conceito original de BRT, ele é segregado fisicamente, a cobrança é desembarcada, só possui veículo grande e há coordenação integrada da operação. Essa questão, mais do que BRT x trilho, é uma discussão que tem que ser feita com os entes federativos para que eles possam escolher melhor para assim ter esta questão de intermodalidade mais consistente.

Cristiano Saito: Gostaria de complementar que, além de não ser uma briga entre modais, precisamos também trazer os operadores de ônibus para outros modais. Podem ser sócios dos operadores de metrô e potenciais investidores de VLT, pois quando entenderem que – ao falar de mobilidade urbana, não falamos apenas de ônibus e sim de todos os modais e que se operarem juntos, a sociedade é quem será beneficiada.

Carlos Laranjeira da Câmara do Deputados para quem se habilitar: Gostaria de saber a opinião da mesa a respeito do sucateamento das carreiras públicas de engenharia, arquitetura e urbanismo se isso tem interferido na criação e viabilização de uma carteira de projetos de interesse nacional.



Dario Lopes: Essa questão da engenharia criou dois problemas: a falta de bons profissionais e um dos comprometedores da qualidade foi a falta da cadeira completa de engenheiro. Essa carência levou a um problema complicado. No final dos anos 1990, as escolas de engenharia começaram a pensar na formação do engenheiro civil do Século XXI e colocaram muita coisa como telemática, mas cometeram um erro brutal que a Câmara deve pressionar para que seja corrigido. No currículo de engenharia civil foi abandonada a obrigatoriedade de ferrovia, de porto e de aeroporto. Então o novo engenheiro é formado sabendo muita coisa de planejamento de transporte e entende a tecnologia sobre pneus, geometria de estrada, geometria de sistema viário urbano e coisa e tal. Mas só o engenheiro que quiser vai fazer uma pós-graduação em ferrovia, em aeroporto, em porto. Difícil saber qual é a origem, mas em função da crise dos anos 1980, 1990, quando tivemos o deslocamento dos profissionais para áreas que não são da engenharia e esse deslocamento levou a própria engenharia a se repensar de uma maneira que não é a ideal, de um profissional menos de infraestrutura e mais de gestão de tecnologia, hoje temos uma falta muito grande desse profissional de infraestrutura. Não sei como isso pode ser resolvido, pois é um processo longo que vai demorar umas cinco turmas de novos engenheiros para colocar “nos trilhos”.

Roberta Marchesi: A carência não é só na área de engenharia bem como nos cursos técnicos de: eletricista, soldador e outros para atender o setor metroferroviário. Então hoje os operadores também são formadores de mão-de-obra, contratam as pessoas e têm que dar cursos profissionalizantes e o mercado carece de instituições que cubram essa área técnica também.

Marcelo Perropato - comentário à resposta do Dario: Na pós-graduação é que estão tentando retomar essa visão de engenharia que foi totalmente distorcida nos últimos anos em termos de formação acadêmica, entendo que não é o lugar certo. A nova geração de engenheiros foi vocacionada para pneumáticos, estamos no curto prazo, suprimindo essa carência no lugar errado. A academia tem que se reposicionar para dar uma visão de infraestrutura como era antigamente a formação de engenharia.

Dario Lopes: Eu vejo essa carreira, Analista de Infraestrutura, reflete o que o mercado está recebendo das universidades. Você não recebe o engenheiro, o arquiteto, o urbanista, mas um profissional que tem formação nessa área, certamente isso reflete em algumas necessidades da sociedade, mas não as de infraestrutura. O que acontece: eu tenho uma equipe de analistas de infraestrutura que são pessoas bem formadas, mas não tem uma visão de todas as possibilidades



que são factíveis dentro do meio urbano porque não é engenheiro e temos que suprir com pós ou outros cursos. Não consigo distinguir causa e efeito, mas essa reestruturação do estado reflete mais ou menos o que ele está recebendo, não o que ele gostaria de receber como profissional. Isso passa também por uma questão de o profissional não ter uma perspectiva de carreira ascendente, mas transversal.

Cristiano Saito: Há uma falta de projetos bem estruturados e isso não obrigatoriamente precisa ser feito dentro do governo, pode ser feito por empresas de engenharia, o importante é que os projetos estejam bem estruturados para suprir a demanda, projetos que façam sentido e que possam trazer a iniciativa privada que tem a tecnologia bem resolvida.

Pergunta de Baldez da ANUT para Roberta: A percepção que nós temos do sistema metroviário é que o usuário reclama muito e a minha pergunta é: ele é caro ou é ruim?

Roberta: O sistema não é caro nem ruim. Ruim é o nosso investimento e a nossa ineficiência para tratar do sistema de mobilidade. Os nossos estados, em sua maioria, não investem na modernização do seu sistema, não investem em frota nova. É impossível dar qualidade de serviço sem investimento em manutenção. Nosso sistema está sucateado, o Rio de Janeiro não tinha capacidade de investimento, então tomou a decisão de conceder a operação do seu sistema metroviário. O metrô de Salvador passou 20 anos com o projeto pronto, carros comprados e depois que concedeu, levou oito meses para ter o sistema rodando. É importante que o usuário saiba cobrar corretamente que cobrem o investimento para garantir essa qualidade e a iniciativa privada é um parceiro importante nisso. Onde o governo não tem condições de fazer, chame um parceiro, mas garanta a qualidade do serviço de transporte prestado à população, seja ele qual for.

Gustavo Guerra: Falando um pouco da SuperVia, após cinco anos desde o início do processo de modernização, a utilização do sistema passou de 400 mil passageiros para 700 mil passageiros. Os passageiros passaram a enxergar como uma boa alternativa e acessível. O processo de modernização é longo até se conseguir regularidade. São sistemas que exigem um investimento alto, mas que são as melhores alternativas. Grandes cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, ou encaram o transporte de massa como política ou vão se inviabilizar como espaço urbano.



Dario Lopes: A questão de ser caro, ele não é caro. A política tarifária que não é inteligente, então o cliente final termina arcando com um valor muito mais alto de que em outros lugares do mundo.

Juan Paulo da EPL para Cristiano Saito: Saito citou o exemplo de Bogotá e eu gostaria de citar que Medellín que foi premiada por cidade mobilidade que conseguiu agregar mais de um sistema de transporte. Considerando isso, a minha pergunta é: você sendo um dos players que fazem parte do que seria a mobilidade urbana, aqui a maioria é para o lado ferroviário, se vocês estão tendo uma participação ativa para garantir ou para integrar os transportes em questão de mobilidade urbana.

Cristiano Saito: Obrigada por mencionar Medellín que realmente é um caso fantástico e temos um projeto de um PLP sobre pneus que faz uma linha curta, mas que conecta um trecho mais complicado. Do ponto de vista da Alstom, nós não somos uma empresa de estudos para analisar a mobilidade urbana, mas com certeza a lógica do projeto do VLT carioca, por exemplo integra vários modais, não é um estudo nosso mas acabamos envolvidos. Institucionalmente, temos que lutar para as cidades olharem os sistemas de transportes que envolvam os diferentes modais.

Gustavo Guerra: É o que falei, é planejamento. Autoridades metropolitanas que enxerguem a mancha urbana como um todo e não apenas cada município. A divisão política atrapalha, por isso é necessário um planejamento urbano integrado. Isso envolve todo o transporte, toda a mobilidade, todos os modais, inclusive o transporte de bicicletas.

Frederico Bussinger: Queria comentar a respeito da pergunta do Carlos Laranjeira sobre a questão da formação do engenheiro, acho que já foi tratada a questão da formação e a da carreira de engenheiro e eu queria introduzir uma outra questão a partir da observação que o Dario fez a respeito da demanda e gostaria de comentar que será muito difícil ter uma carreira de estado para engenheiro se não há demanda para esse componente técnico no processo de decisão e isso vem acarretando inúmeros erros.

**Considerações finais:**

Roberta: Queria agradecer e colocar os contatos da Associação à disposição, se alguém tiver interesse, pode nos procurar que estamos à disposição.

Dario Lopes: Eu sou otimista com relação à qualidade dos processos e agora com a nova Lei de Mobilidade, os estados e municípios, antes de apresentar qualquer pedido, têm que apresentar o plano de mobilidade e as diretrizes para fazer o plano. Eles passam pela integração dos modos não apenas a integração física como também a tarifária e a horária, para os diversos modais operarem em conjunto com o tempo isso vai agregar a qualidade aos projetos, vai demorar, mas a direção indica que vai melhorar bastante. Agradeço o convite.

Cristiano Saito: Quero agradecer o convite para participar deste Painel que foi muito produtivo, será elaborado um relatório para ser levado à Casa Civil e espero que o Governo enxergue a importância desse evento na área de logística, carga e mobilidade e acho que o objetivo foi atingido. Quero fazer aqui uma menção ao Dario que o trabalho que está sendo feito na Secretaria de Mobilidade é excepcional e que temos tido discussões bastante proveitosas a respeito das dificuldades do Brasil. Ver o trabalho que está sendo feito pelo Dario e pela sua equipe é motivo de ânimo.

Gustavo Guerra: Reforço a qualidade de interlocução no Ministério das Cidades tem sido muito motivadora. Logicamente estamos vivendo um momento difícil, mas eu como otimista vejo oportunidades excelentes nessa área, que não tem retorno. Os grandes investimentos em mobilidade vão sair porque não há alternativa para as grandes cidades, então eu vejo com muito otimismo esse setor, agradeço o convite e gostei muito de participar desse painel.



Painel 6

Mauro Ribeiro Viegas Filho

Saúda e agradece o convite para mediar esse debate, acompanhado de dois grandes especialistas na área. O tema é bastante importante e atual, principalmente devido à crise econômica que nosso país está atravessando. Depois de 10 anos de vigência da lei que regulamenta essas parcerias e com um sucesso relativamente baixo, precisamos acordar para a importância de criar novas possibilidades de que haja *players* e possamos incrementar as PPPs no Brasil.

Juan Carlos de La Hoz – “Alianças Público Privadas para o Desenvolvimento”

Banco Interamericano de Desenvolvimento

Saúda a todos e agradece a oportunidade de compartilhar algumas colocações e informações do BID tem procurado ao longo do tempo e que faz parte do seu trabalho na América Latina e Caribe. O BID, o Banco Interamericano de Desenvolvimento, é a principal fonte de financiamento multilateral na América Latina e Caribe e está presente em 26 países. Atualmente o Brasil é o principal tomador de empréstimos com garantia soberana (principal cliente do banco) e tem sido assim por muito tempo. Trabalhamos em diversos setores, temos um envolvimento muito profundo em infraestrutura, transporte e logística e agora com uma pequena participação preliminar em PPP, mas em termos de facilitar a troca de conhecimentos, promover as discussões conceituais. Ainda não estamos entrando com financiamento, mas possuímos muito interesse o que, de fato, será um desafio para mobilizar o setor privado e alavancar o financiamento público para tentar resolver a lacuna de infraestrutura que tem nos países.

Abordaremos dois temas fundamentais para facilitar a discussão de maneira geral. Os desafios para implementação das PPPs onde não partimos de uma análise específica no Brasil, mas que faz parte das análises que o Banco tem feito nas diferentes situações dos diferentes países para tentar padronizar problemas. Depois algumas lições aprendidas que gostaríamos de partilhar com os países. É claro que nenhum país vai encontrar a fórmula de resolver problemas particulares, mas acreditamos que haja uma tipologia que pode facilitar as discussões e, comentar, de forma geral, o apoio do BID para a Região, principalmente nas PPPs.



Em termos de desafios para implementação: programas de PPPs bem-sucedidos precisam solucionar aspectos estruturais que consigam atrair investimentos privados de forma eficiente. Na análise que o BID tem feito, é preciso reforçar a capacidade institucional pública dos países para que este tipo de parceria cubra eficiente e eficazmente os espaços de investimento e prestação de serviços públicos de qualidade. O desenvolvimento de programas de PPP capazes de garantir gestão fiscal responsável e melhorar a qualidade dos serviços depende de três aspectos institucionais: ambiente regulatório de qualidade, a clareza sobre os ritos e mecanismos de decisão e a existência de equipes capacitadas e multidisciplinares dentro dos governos. Estes três desafios precisam ser vencidos para que programas de investimento privado em infraestrutura sejam sustentáveis no longo prazo.

O ambiente regulatório tem uma relação com a própria capacidade institucional e é um elemento chave dentro do tripé. Alguns temas que descobrimos e que foram parte da análise que o Banco e as equipes acham que é muito importante: tem que haver segurança para os investimentos (papel das garantias); a alocação dos riscos dos contratos deve ser garantida durante a execução dos projetos de forma inclusiva, garantindo licitações competitivas; que os investidores percebam que existe transparência e que a participação dentro dos processos competitivos permita condições adequadas e sem competidores com vantagens não adequadas.

As capacidades técnicas provêm de algumas intervenções que o Banco vem fazendo, porque talvez um dos papéis principais para uma entidade que, além de finanças, tenta mobilizar o conhecimento, agrupar as lições aprendidas e trabalhar para o fortalecimento das próprias capacidades técnicas de forma a facilitar o investimento privado. Capacidades para quê? Seleção, priorização, preparação, licitação e gestão de contratos de PPPs demandam competências técnicas específicas, sem as quais projetos tendem a não gerar *value for money* para os contribuintes e usuários. Isto inclui equipes dedicadas integralmente a PPP (Unidades PPP dentro do BID), equipes multidisciplinares treinadas e capacidade operacional / financeira para mobilizar conhecimentos técnicos dentro e fora do governo (consultorias). Muitas vezes, embora tenham projetos interessantes, ideias que poderiam ser bancáveis, as equipes não dão conta e essa falta de capacidade técnica termina afastando investidores privados.

A capacidade institucional nos governos depende de mecanismos de governança que informem e integrem os atores envolvidos nas decisões e permita que as decisões ocorram de forma clara, sujeita aos mecanismos de controle. De fato, este é um dos esforços que o Banco tem feito mais recentemente de trabalhar com os



órgãos de controle, muitas vezes os tribunais. As controladorias entendem o ambiente público, mas não estão familiarizadas com outras formas de contratação. Então, trazer os membros dos órgãos de controle para fazer uma discussão aprofundada do tema tem sido muito interessante para fazer os esclarecimentos. Por enquanto parece que estes órgãos estão entendendo que poderiam acompanhar os processos com muito mais conhecimento. Esse tem que ser um processo continuado, com treinamentos e envolvimento de outras áreas do governo para manter a rapidez do processo, a troca de conhecimentos.

O BID vem se posicionando estrategicamente para contribuir com os esforços de governos e de outras organizações multilaterais de desenvolvimento para a implantação de programas e projetos de PPPs. Podemos contribuir de diversas formas: com nossos produtos financeiros; na formação de capacidades; na estruturação de projetos e na condução de diálogos estratégicos. É um posicionamento estratégico porque tenta encontrar as lacunas que não são as mesmas em cada país, tem que haver uma decisão estratégica de quais são os elementos que precisam do apoio do banco e tem que apoiar os recursos já em andamento no país. Foi-se o tempo que instituições unilaterais chegavam no país e ditavam as regras de como deveria ser feito. Atualmente os bancos e as instituições multilaterais tentam se encaixar com os esforços de diferentes níveis dos países e também trabalhando com outros parceiros. Um diagrama tenta mostrar como é o desenvolvimento do Banco, quais são as diferentes opções de empréstimos com garantia soberana. Os mutuários são especialmente estados e municípios, atualmente o Banco trabalha muito pouco com o Governo Federal e tem sido uma transformação, nos últimos sete anos, realizar algumas operações sem garantia soberana. A ideia é expandir para fins de concessões, empreiteiros ou empresas que tenham interesse em trabalhar em algumas PPPs. Na estruturação de projetos, o banco tem trabalhado muito menos, mas poderia estar vinculado ao fortalecimento institucional (criação das capacidades) para facilitar que as equipes de PPP possam fazer a estruturação do projeto. Já foi mencionado inúmeras vezes que um dos principais desafios é a falta de projetos bancáveis, muitas vezes e muitos analistas perguntam: o que falta? Temas de capacidade, formas de mobilizar, conhecimento para estruturação de projeto definitivamente é um dos principais assuntos.

E finalmente, achamos que não só os papéis são importantes. A Mobilização estratégica de *stakeholders* é uma das prioridades do Banco porque vai além da capacidade financeira: têm especialistas, tem um conhecimento adquirido e que podemos atuar com um papel *home broke* onde o banco não tem um interesse particular, mas procura facilitar a troca de conhecimento sem conflito de interesse.



Para isto, o BID busca engajar os diversos entes públicos e privados, promovendo um amplo debate sobre o tema e contribuindo para a convergência dos interesses do setor público, do setor privado e da sociedade. Um produto específico, no Brasil, são os Ciclos de Debates sobre Alianças Público-Privadas que reúnem autoridades do Setor Público, Privado, Sociedade Civil, Órgãos de controle e Academia para discutir oportunidades de aprimoramento do ambiente de PPPs e outras formas de parcerias estratégicas. A troca de experiências é fundamental e vamos continuar porque entendemos que faz parte do nosso papel, além de mobilizar recursos financeiros, facilitar o diálogo estratégico entre os diferentes parceiros que são os maiores interessados para conseguirmos mais projetos estruturados, com a atração de investimento privado e crescimento sócio econômico com inclusão social e produtiva.

Luiz Henrique Teixeira Baldez

Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga - ANUT

Agradece e saúda a todos. A nossa associação é de usuários de rodovias, de ferrovias, de portos, aeroportos. Queremos oferta de capacidade, qualidade e preço competitivo. Os sistemas que temos hoje são caros e ruins. Vamos contextualizar o PIL dentro das estruturas rodoviárias e ferroviárias que temos hoje.

A pesquisa CNT 2014 mostra que temos uma malha rodoviária em deterioração, baixa perspectiva de recuperação em curto prazo porque não tem dinheiro para fazer. Mais de 60% da carga brasileira é transportada pelas rodovias, então o conceito do “Brasil rodoviário” é verdadeiro, porém o custo de operação dos caminhões está em elevação, com todas as tributações e o estado da malha, estoura-se o custo de viabilidade do setor. O setor está endividado em mais de US\$ 40 bilhões, o Governo lançou o Pró-Caminhoneiro e vendeu muito caminhão, mas não tem carga para todo mundo. O frete está em declínio devido ao número excessivo de caminhões sem carga. Essas são as condições atuais e o PIL vai colocar em cima dessa malha nesse estado. Serão concedidos trechos em que o modelo adotado privilegia obra e nós precisamos de bons serviços; as tarifas que hoje estão sendo projetadas nos modelos são elevadíssimas – 4 a 5 vezes maiores que o modelo anterior. Além de nenhuma participação pública nos novos investimentos, ou seja, o usuário é quem vai pagar tudo. O modelo é dissociado do conceito de competitividade, é um modelo de arrecadação ou um modelo de obra e



composto por trechos com menos atratividade que o anterior. A nossa malha é de 1.698.000 km no total, pavimentada temos 200.000 km, e das pavimentadas, 65.000 km é federal e apenas 5.000 km duplicado. Então, o cenário atual é que temos um país que depende das rodovias e sem previsão de mudança na matriz de transporte em curto prazo, com uma pequena extensão da malha duplicada e crescente frota de veículos.

A frota cresceu nos últimos dez anos 120% e a malha 12%. Temos muitos veículos e poucas estradas, 62% das vias em estado ruim ou péssimo, 50% do pavimento ruim ou péssimo, 58% da sinalização precária. Tudo isso implica em alto custo dos caminhões. A NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) fez esse estudo e demonstrou que se a rodovia estiver em estado ótimo, o caminhão tem um custo operacional de R\$ 2,73 por km e se estiver em estado péssimo R\$ 5,23, então estamos duplicando o custo operacional do caminhão só por causa da pavimentação; 74% das vias sob concessão estão em estado ótimo enquanto as administradas pelo poder público, só 30%. Isso implica que a política de concessão passou a ser um substituto das obrigações do estado. O estado concede as rodovias para dizer que está fazendo obras. Caímos 18 posições no ranking de competitividade por causa da malha.

Vamos falar agora do sistema de transportes que são os caminhões. Os estudos da NTC&Logística dizem que temos dois milhões de caminhões e um endividamento de R\$10 bilhões por ano. Nos últimos três anos, dá uns R\$ 40 bilhões. É um setor muito importante, pois são quase seis milhões de empregos diretos e indiretos nessa atividade. Ou seja, temos a oferta de transporte. No cenário atual de baixo crescimento o efeito no setor é: menor volume transportado, queda no frete, no faturamento, dificuldade para pagamento do custeio do endividamento, explosão da inadimplência. Então nós já temos e teremos, se não mudarmos esse cenário, um problema sério no setor de transportes: bancos tomando caminhões e aumento do desemprego e da dificuldade de fazer o transporte da produção.

Nossa proposição é: que o poder público tem que ter responsabilidade da malha rodoviária federal, ela não pode ficar sem os investimentos de manutenção e expansão. É preciso definir rotas prioritárias e fazer. Não dá para fazer um pouco aqui e um pouco acolá, tem que priorizar os trechos e concluir as obras, não deixar obras inacabadas. Quando iniciou o processo de concessão de rodovias, em 1997, primeiro fomos aprender a fazer concessão, era escolhido o trecho pela densidade de tráfego, era um processo de recuperação e melhorias, os modelos eram por outorga, arrecadatário mesmo, a TIR (Taxa Interna de Retorno) era altíssima,



chegou a 20%, o país ainda oferecia um risco muito grande e o reflexo disso era a tarifa lá em cima. Nos anos 2000 já tínhamos trechos com alta densidade de tráfego, o processo era de melhoria e expansão de capacidade. Não houve outorga, a taxa era adequada ao momento político e o risco Brasil era baixo. Hoje temos rodovias com baixa densidade de tráfego, elevado investimento, aparentemente não haverá outorga apesar da discussão, TIR elevada e alto risco Brasil, resultado volta à tarifa de pedágio alta. Este ciclo, para o usuário é perverso. Mostrarei um caso que está em processo, a BR476 Santa Catarina-Paraná também conhecida como rodovia do frango: extensão 460 km, investimento R\$4,5 bilhões para escoamento de produção para portos do Arco Sul. Essa é uma das rodovias do PIL. No estudo financeiro que foi disponibilizado, a estrutura do pedágio é: R\$ 4,5 bilhões de receita e 22% da tarifa é para manutenção e operação, 26% de tributos e mais da metade do que se paga na tarifa é para cobrir investimentos. Ou seja, o foco da concessão que deveria ser melhoria e manutenção passou a ser obra, 80% do que pagamos no pedágio não é para manutenção e operação de via. No modelo atual, um “produto” vale R\$2,00 e o usuário está pagando R\$10,00 porque o modelo está inadequado. Na nossa análise, o modelo de concessão precisa ser revisto, a evolução de tráfego não justifica a duplicação da via, porque a duplicação tem que ser feita nos cinco primeiros anos e não tem tráfego para isso. Quando tiver, aí sim justifica a duplicação. A tarifa de pedágio é uma variável de política de competitividade, é um resultado de equação financeira. A tarifa deveria passar por uma discussão de competitividade, existem diversos modelos que poderíamos debater. Por exemplo, a duplicação da via que é cobrada desde o início deveria entrar só quando houvesse a necessidade, aí seria incorporado à tarifa. Outra coisa é quando se tem um modelo fechado, você recebe um tíquete e paga pelos quilômetros que você rodou. Portanto nossas proposições são: suspender as audiências públicas que estão ocorrendo, iniciar um debate técnico sobre essa modelagem, fazer os ajustes no modelo e definir uma política de governo para a modelagem do processo.

Nas ferrovias estamos assim: a concessionária é um modelo vertical que administra, opera e realiza o transporte. O monopólio dentro da área só permite o tráfego mútuo ao invés de pagar direito de passagem. Há baixa circulação de fluxo intramodal; de 28 mil concessionados, temos apenas 10 mil trabalhando em plena atividade. A maioria está parada ou com baixa utilização; ou existe a paralização de utilização unilateral com atendimento prioritário para minério de ferro. O serviço é caro e de baixa qualidade. Hoje há duas formatações sendo negociadas, a prorrogação dos contratos, o que não há problemas. Eles prometem R\$ 16 bilhões de investimento e



prorroga por mais 30 anos e tem os novos trechos. Mesmo com o PIL, não teríamos um número suficiente de ferrovias.

Para a prorrogação de contratos, sugerimos que parte da capacidade da via seja disponibilizada ao mercado, quebrando o monopólio. Instituir o direito de passagem obrigatório: quem quiser, pode passar desde que não tenha problemas técnicos. Estabelecer regras para a venda de capacidade pelas concessionárias. Atualizar a normatização dos Operadores Ferroviários Independentes, onde eu não preciso ter vias, só preciso do rodante para ir vender, ou seja, frete ferroviário por todo o país. Fiscalizar os serviços de transporte ferroviário que devem ser prestados de forma isonômica e não discriminatória; constituir Conselho de Usuários que é uma ferramenta muito boa para o usuário, mas que não usamos com frequência.

Há duas coisas importantes que quero ressaltar no PIL: que os projetos *green field* de ferrovia não são viáveis financeiramente, do ponto de vista privado. Ninguém vai construir ferrovia com 100% de capital privado, é inviável e sem retorno. Necessita-se de recurso público. Os contratos atuais normalmente variam entre 45% - 55%, quase meio a meio para se ter uma TIR atrativa. Para demonstrar melhor, pegamos uma empresa e utilizamos seu demonstrativo financeiro e simulamos como se aquela empresa implantasse e movesse sua empresa no modelo vertical, então temos 1600km de via, a R\$ 10 milhões o km da via e investiria, para construir a via, R\$ 16 bilhões, num período de concessão de cinco anos, uma taxa mínima de atratividade de 10% e a tarifa de transporte atual R\$20,00 por tonelada transportada e a geração de recursos da empresa de 30% da receita em recursos hoje. Com tudo isso e alta produtividade e eficiência que essa empresa tem hoje a TIR desse projeto daria 4% evidente que ninguém vai investir R\$ 16 bilhões num projeto para ter uma rentabilidade de 4%. Continuamos com as simulações: se parte do investimento fosse público, para dar 10%, esse fluxo de caixa só remunera R\$ 9 bilhões, esses outros R\$ 7 bilhões tem que vir de algum lugar. Pensamos que deve ser do governo, o que chamamos de Compartilhamento de Investimento, há várias maneiras de se fazer isso.

Então, o que defendemos para o setor ferroviário é: exploração aberta, não pode haver monopólio; sem cobrança de outorga; compartilhamento de investimento, nos trechos já concluídos (Anápolis – Estrela do Oeste); nos novos trens, compartilhar. Finalmente, baseado no cronograma, 2015, 2016 e 2017 não haverá dinheiro para botar em ferrovia, só é possível retomar os projetos em 2018. Se isso for verdade, eu tenho que fazer tudo o que foi dito para que os projetos sejam concluídos em



2027. Nossa proposta é a seguinte: suspende tudo e vamos debater um novo modelo de concessão de rodovias.

Debate Painel 6

Mauro Viegas Filho: Precisamos ter investimentos de mais de US\$ 1 bilhão nos próximos 15 anos e estamos em uma situação onde o governo não tem recursos para investir e resolveu então delegar à iniciativa privada abrindo todas as portas possíveis. Porém, estamos em uma situação bastante complexa porque os financiamentos também diminuíram, o BNDES não tem a mesma disponibilidade e estamos discutindo hoje o processo de concessões. O Brasil está completando 30 anos de concessões, no século XX, pois a Ponte Rio Niterói é ainda do século XIX e já está no seu segundo ciclo, e estamos precisando melhorá-las, vamos precisar do auxílio do BID para modelar essas concessões e PPPs. Na maioria dos países é uma lei só que chamam de APP tanto para PPPs como para Concessões, se vai ter aporte público ou se é 100% privado é uma questão de viabilidade. Aqui houve uma lei de concessão feita na base do “vamos que vamos” em 1995 e quase 10 anos depois saiu a lei de PPP diferenciada. Acontece então que, se o Poder concedente lança o edital dizendo que vai ser concessão e a viabilidade não permite que seja concessão, o projeto torna-se inviável, ninguém se candidata e perde-se muito tempo. Acontece também o contrário, o projeto começa como PPP, mas percebeu-se que era viável a concessão então o processo demora mais tempo para mudar o regime de PPP para concessão. E minha sugestão é que, já que temos que melhorar o processo como um todo, que as APPs sejam como no México, por exemplo, que vale tanto para PPP quanto para concessão. Precisamos melhorar a legislação, precisamos de aportes de recursos privados internacionais, há uma série de barreiras para os investidores internacionais possam ser os principais *players*. Há um projeto do governo, chamado PPP mais que vem com melhorias nesse processo.

Marcelo Perropato – Comentário à palestra do Baldez: na sua apresentação, fala que ferrovia operando só em 2027 e eu me lembrei que quando da montagem do PNLT, que os planos eram de 2008 a 2023. Ensaíamos uma mudança de matriz para 2025, era possível ter uma hegemonia do transporte ferroviário de cargas, não estou falando do urbano, e é claro que o caminhão tem que chegar à ferrovia em algum ponto. Mas era um projeto de investimento de R\$ 30 bilhões por ano que se tivesse sido cumprido, daria pouco mais de 0,5% do PIB de investimento por ano.



Conclusão: sem planejamento não há solução. Para não ficarmos com esse pessimismo do Baldez, é melhor retomarmos processo de planejamento e, como nos próximos 2 ou 3 anos não teremos dinheiro para investir, que se façam projetos, porque quando sairmos da crise ao menos teremos bons projetos para executar.

Manoel para Baldez: O senhor falou que a demanda seria um indicador de investimento, as consequências dos riscos na obstrução ou falha da operação na rede viária é considerado como um indicador nos estudos tendo em vista o usuário?

Baldez: Na modelagem da concessão da via que está em audiência pública da rodovia do frango o governo decidiu duplicar a via (460 km) nos cinco primeiros anos independente do tráfego para duplicar e a consequência é o preço da tarifa muito alto. É um investimento adicional muito alto que não há necessidade de fazer se não houver demanda. O DNIT tem controle de tráfego nas rodovias e quando for necessário faz-se a duplicação, basicamente é isso.

Bussinger para Baldez: Pelo cronograma final do Baldez, ele vai bater em 2027, então a primeira conclusão é que o PNLT, que mudaria a matriz para ferroviária até 2025 vai virar ficção nesse capítulo e a outra conclusão é que ontem começamos o Painel cheio de planos, esperanças e expectativas e estamos terminando que tudo o que foi dito no quesito ferrovias não vai acontecer e então teremos mais uma década perdida?

Baldez: O PNLT foi um instrumento de planejamento importantíssimo, mas muitos daqueles planejamentos não foram feitos. E nada de substancial aconteceu nesses sete quase oito anos, donde se conclui que ele precisa ser atualizado. Acho que nesses dois anos deve-se fazer projetos, melhorar o planejamento. A VALEC tem um trabalho que mostra que muitas das ligações do PIL estão equivocadas, então poderiam fazer um debate e verificar novas ligações. Então precisamos melhorar o planejamento e o processo decisório. Eu não diria década perdida, pois década perdida significa não fazer nada, mas se começar mesmo em 2018, 2019, já é um avanço, já é um estímulo à economia de estruturação de grandes projetos.

Bussinger para Juan: Hoje ouvimos que a Colômbia está a todo vapor que já fez diversos empreendimentos em infraestrutura (PPPs, concessões), e o que eu gostaria de saber é o que a Colômbia está fazendo que não é possível fazer aqui no Brasil?



Juan: Não posso comparar os países, vou apenas comentar sem conhecer todos os detalhes da situação da Colômbia, mas sempre comentam que há duas coisas que foram substanciais para deslanchar o processo: muito trabalho para garantir segurança jurídica e financeira, leis de concessões, de PPPs que estavam fragmentadas e não facilitavam os processos dos editais e não davam segurança aos investidores. Queriam unificar a legislação e tentar coordenação dentro do governo, havia muitos órgãos todos com boas intenções, mas com caminhos diferentes, então aí também unificaram e se juntaram num esforço concentrado com três ou quatro objetivos estratégicos, que foi o carro chefe.

Aldery Universidade de Brasília para Baldez: As análises que o senhor apresentou aqui do setor rodoviário e ferroviário, o senhor a fez também para o setor aquaviário? Se tiver uma análise semelhante poderá contribuir muito para os resultados do Painel.

Baldez: Para nós, o setor portuário está melhor que o ferroviário, depois da Lei dos Portos, o que era um monopólio, o Estado abriu os portos, foram criados os operadores portuários, isso melhorou muito, o setor privado investiu bastante. E apesar de hoje estar um pouco empacado, é um setor que tem respondido muito bem à economia. Nós temos sim esse estudo, mas tivemos que cortar por causa do tempo.

Aluísio: Estamos aqui, há quase 20 anos, as mesmas pessoas basicamente, debatendo, discutindo, tentando oferecer soluções e o que vemos e o que eu vejo é que não houve falta de planejamento, houve falta de gestão. E essa é a maior preocupação que tenho. Não soubemos aproveitar os bons momentos do crédito fácil, hoje não temos crédito, não temos dinheiro, temos uma crise de falta de qualidade de projeto, de estruturas legais ultrapassadas. O congresso mais preocupado em se defender, são 20 anos ou mais nesse processo então eu queria fazer um depoimento em relação à Jussara que conseguiu montar um evento com excelente qualidade aonde não ficamos parados só no diagnóstico, avançamos pelo menos em saber o que precisamos e falando muitas coisas com verdade. Já que o PIL não é uma verdade, o planejamento existe, se juntarmos todas as apresentações, as linhas pontilhadas que estão aí, mas elas não se concretizam, o transporte ferroviário não vai acontecer com a velocidade que precisamos, o que é lamentável. No lado do comércio exterior, estamos andando para trás, estamos perdendo qualificação por não ter infraestrutura e logística, continuamos concentrados no Sul, sudeste com um país dessas dimensões e lamentavelmente



não vamos conseguir caminhar, não teremos *green field*, o que temos que fazer é investir na manutenção e melhoria do que temos e eventualmente na modernização. Quero agora fazer um desafio à Jussara que continue promovendo, não apenas o Painel 2016, mas que crie um dispositivo, alguma forma de alimentar o debate que foi muito bom, mas outras questões precisam ser discutidas, falamos aqui da engenharia, das formas de contratação. Não é ser negativo, os anos de experiência me fazem enxergar essa realidade e você tem que contribuir para que continuemos nessa tentativa e também trazer novos debatedores, pois nós (Bussinger, Perrupato, Baldez, eu) quanto tempo ainda temos para continuar?

Considerações finais:

Juan Carlos: Agradeço e parabeno os organizadores, foi um debate muito rico e interessante com muitas verdades e creio que fazer as análises adequadas seja um passo necessário para ir adiante. Por fim, gostaria de mencionar que nós entendemos nosso papel, além do tema de mobilização financeira é facilitar o debate sobre o conhecimento entre os países, onde muitas coisas estão acontecendo, mas que podem ser extrair lições de decisões utilizadas para resolver dificuldades semelhantes. Entendemos que esse é nosso papel e vamos continuar esse trabalho e vamos sempre mandar os convites para essas reuniões de diálogo para que seja disponibilizado a todos, pois acreditamos que parte do sucesso dessa facilitação do diálogo é utilizar a crítica para criar, compartilhar e manter o otimismo.

Baldez: Em 2005, eu e o Dr. Aluísio desenvolvemos um modelo de concessão de dragagem e andamos pelos gabinetes de Brasília mostrando que a dragagem não podia ser feita com recurso público, que não tem recurso público e quem tem que pagar a dragagem é o usuário. Fizemos uma formatação de concessões e, infelizmente 10 anos depois a SEP fez duas audiências públicas em São Paulo sobre o modelo de concessão de dragagem, fomos lá, demos nossa opinião, parou de novo pois mudou o Ministro e, espero que não aconteça o mesmo daqui a 10 anos para que eu não esteja mais dando esse depoimento. Então, o que nos falta é a ação e é nisso que precisamos avançar. Jussara, foi um belo trabalho que você fez e nós estamos à sua disposição para o que precisar e apoiando o Instituto Besc.

Mauro Viegas Filho: Para encerrar, as discussões nesses dois dias mostram que nós estamos num momento muito importante, pois crise é sinal de oportunidade e acho que esse é o nosso papel. A oportunidade de fazer as melhorias para esse



problema sério da infraestrutura no Brasil e que possamos ir para uma nova etapa em que os erros que cometemos nos sirvam de lição e estejamos percebendo a convergência de um país fechado para um país mais aberto em todos os sentidos, inclusive da engenharia. Tivemos um seminário no IPEA onde a ineficiência dos Estudos e projetos de engenharia foi ressaltada a todos os instantes. Vamos descarregar ônus antigos e melhorar nossa infraestrutura daqui para a frente. Obrigado a todos.



Encerramento do PAINEL 2015

Jussara Ribeiro

Presidente do Instituto BESC

Minhas palavras são só de gratidão a cada um de vocês que está aqui, aos nossos queridos conselheiros. O Aluísio falou que devemos dar continuidade no decorrer do ano, mas esse debate é feito nas reuniões de conselho que é um momento onde nos encontramos e alimentamos esse debate e culmina com o seminário.

Daqui a um mês aproximadamente, entregamos o relatório na Casa Civil da Presidência da República, como tem sido o *modus operandi* do Instituto, levar o relatório às autoridades. Agradeço a todo o *staff* envolvido, aos patrocinadores e ANTT pela confiança depositadas e parabéns pelo trabalho de todos.