



CRIAS – Comitê das Rotas de Integração da América do Sul

**IX Congresso Internacional das Rotas de Integração da
América do Sul**

Wagner Cardoso

**Secretário-executivo Conselho de Infraestrutura
Confederação Nacional da Indústria**

Porto Alegre, 3 de outubro de 2013

O setor produtivo nacional sofre os efeitos da deterioração da infraestrutura.

- ▶ O crescimento sustentado da Indústria não depende apenas da iniciativa e do esforço das suas próprias empresas, mas igualmente da eficiência global do País;
- ▶ A insuficiência da infraestrutura gera impactos importantes em toda a economia, aumentando a incerteza, os custos e reduzindo a taxa de retorno dos investimentos produtivos;
- ▶ Existem sérios problemas na oferta dos serviços no transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário, de cabotagem marítima e nos portos públicos.
- ▶ Estradas de má qualidade, portos ineficientes, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros, afetam a indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção.

A indústria moderna necessita de sistemas de transportes integrados e de energia elétrica a preços competitivos.

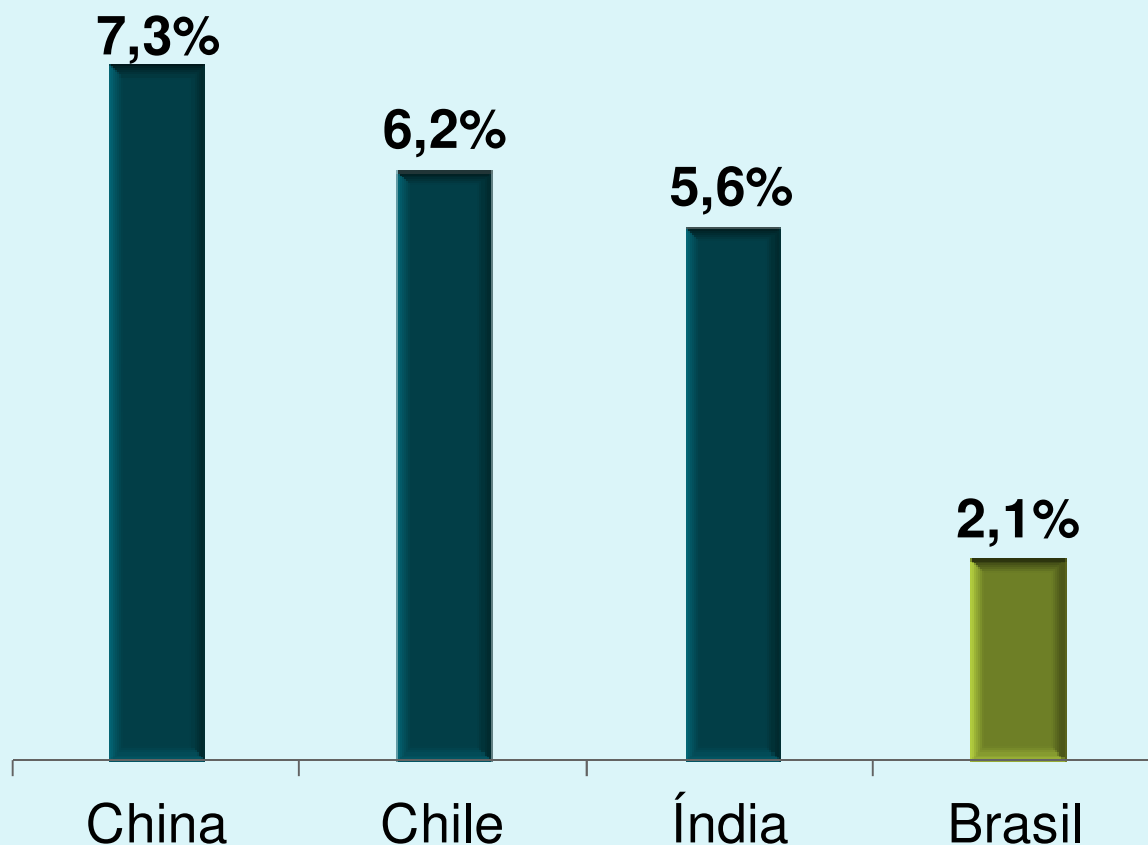
Infraestrutura: O crescimento da demanda por serviços tem agravado o problema

- ▶ Apesar dos importantes avanços com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o aumento da oferta de infraestrutura tem sido inferior ao crescimento da demanda.



Brasil investe pouco em infraestrutura

Investimento em Infraestrutura % do PIB
(média 2000-2010)



O país investe cerca de R\$ 92 bilhões/ano.

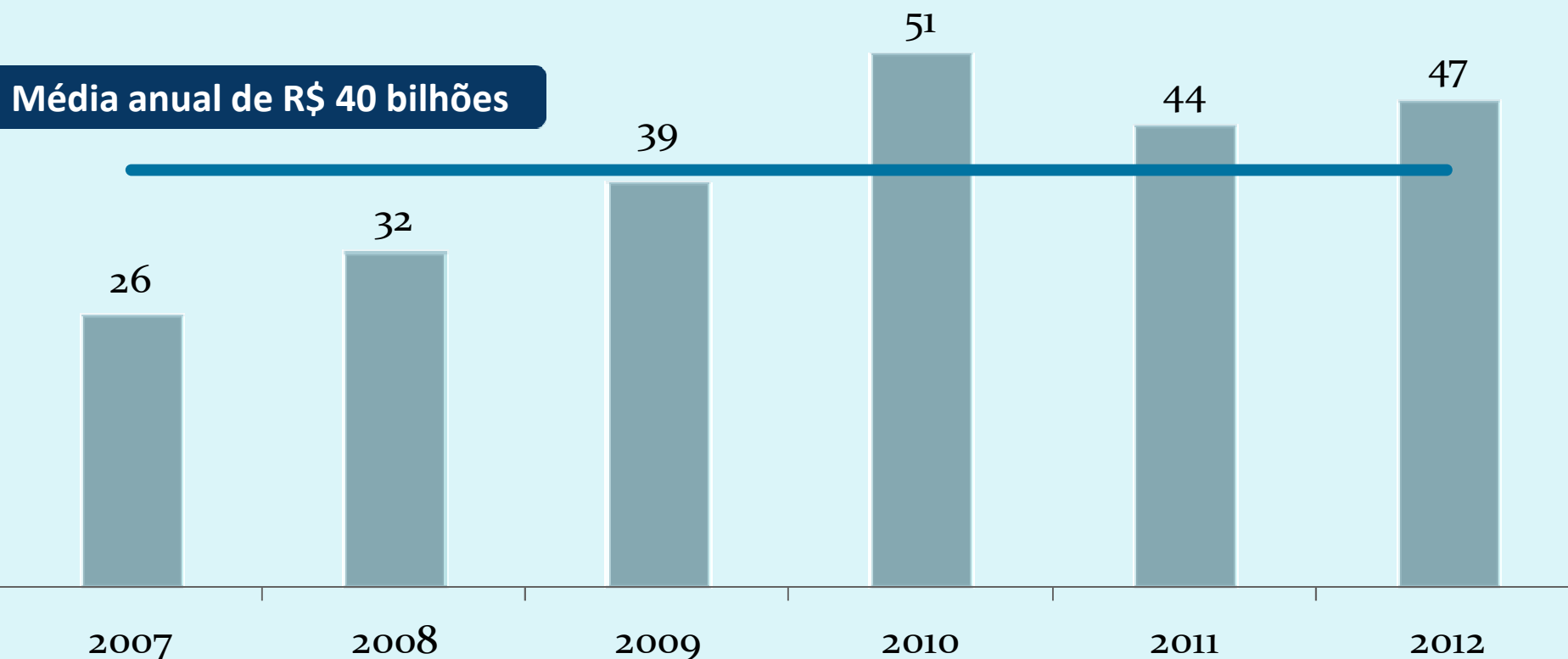
Deveria investir no mínimo 5% do PIB (R\$ 220 bilhões)

Déficit anual: R\$ 128 bilhões

Fonte: CASTELAR, Armando . "Desafios e oportunidades na infraestrutura" (2011).

A média do investimento Federal nos últimos anos (R\$ 40 bi/ano) é bastante inferior ao necessário para reduzir o déficit de infraestrutura do País (R\$ 128 bi/ano).

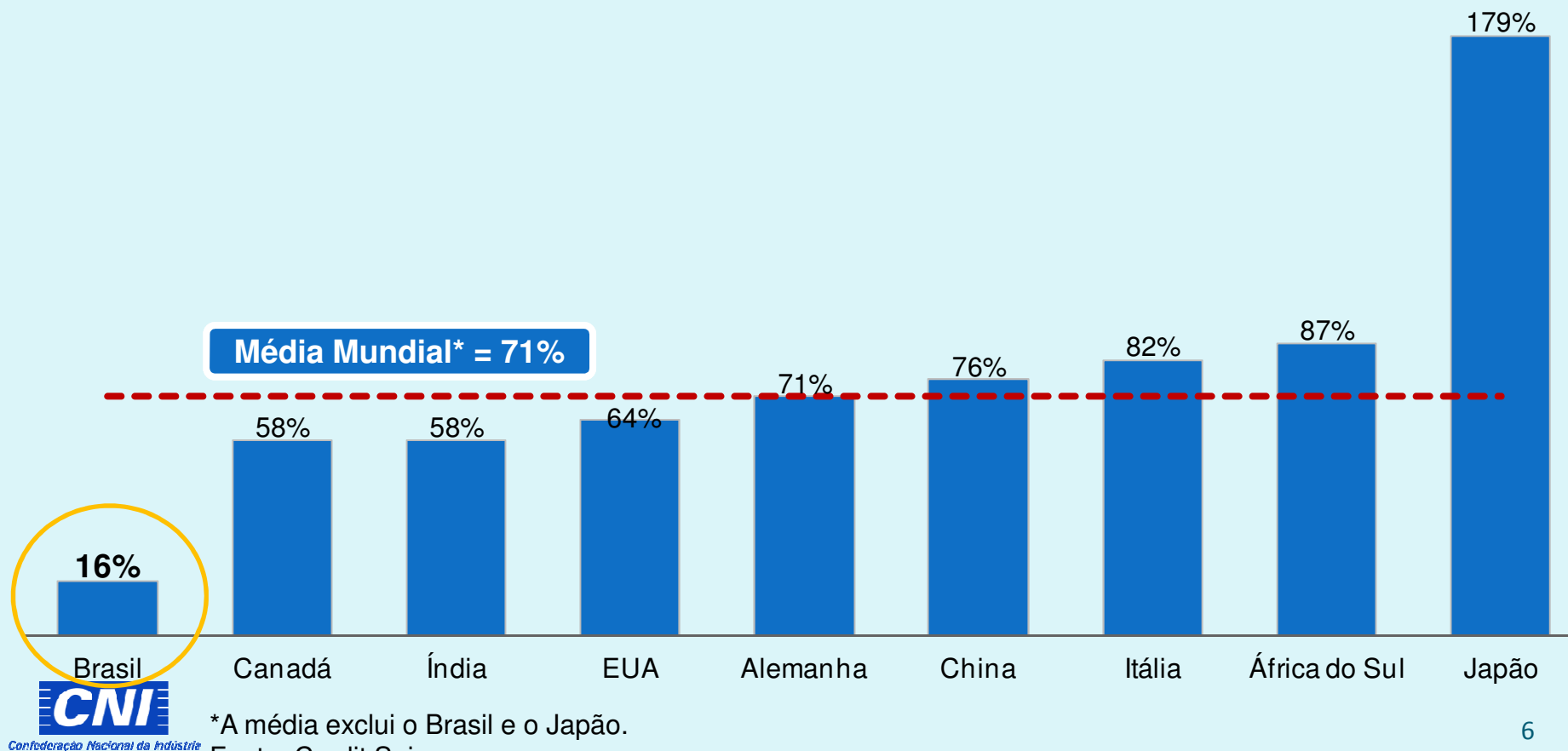
Investimentos Totais do Governo Federal – Valores constantes (R\$ bilhões)



Governo Federal: Investimentos em infraestrutura

- Relatório do banco Credit Suisse aponta que o Brasil tem uma relação de estoque de infraestrutura / PIB de cerca de 16%, muito abaixo da média mundial de 71%*.

Estoque de Capital em Infraestrutura - (% do PIB)



Logística de Transportes: Principais Problemas

- ▶ Os principais problemas identificados são:

Baixo volume de investimentos

Elevada e crescente deterioração da rede viária terrestre

Navegação de cabotagem e fluvial sub-utilizadas

Dificuldades no acesso aos portos – tanto por via terrestre , quanto marítima

Modelo de gestão do Estado no setor ultrapassado e não profissionalizado.

Contêineres: crescente evolução da movimentação (aumento da demanda)

Movimentação Total de Contêineres nos Portos Brasileiros
(milhões de TEUs)



**Crescimento
médio de 10%
ao ano**

**Crescimento
Total de 179%**

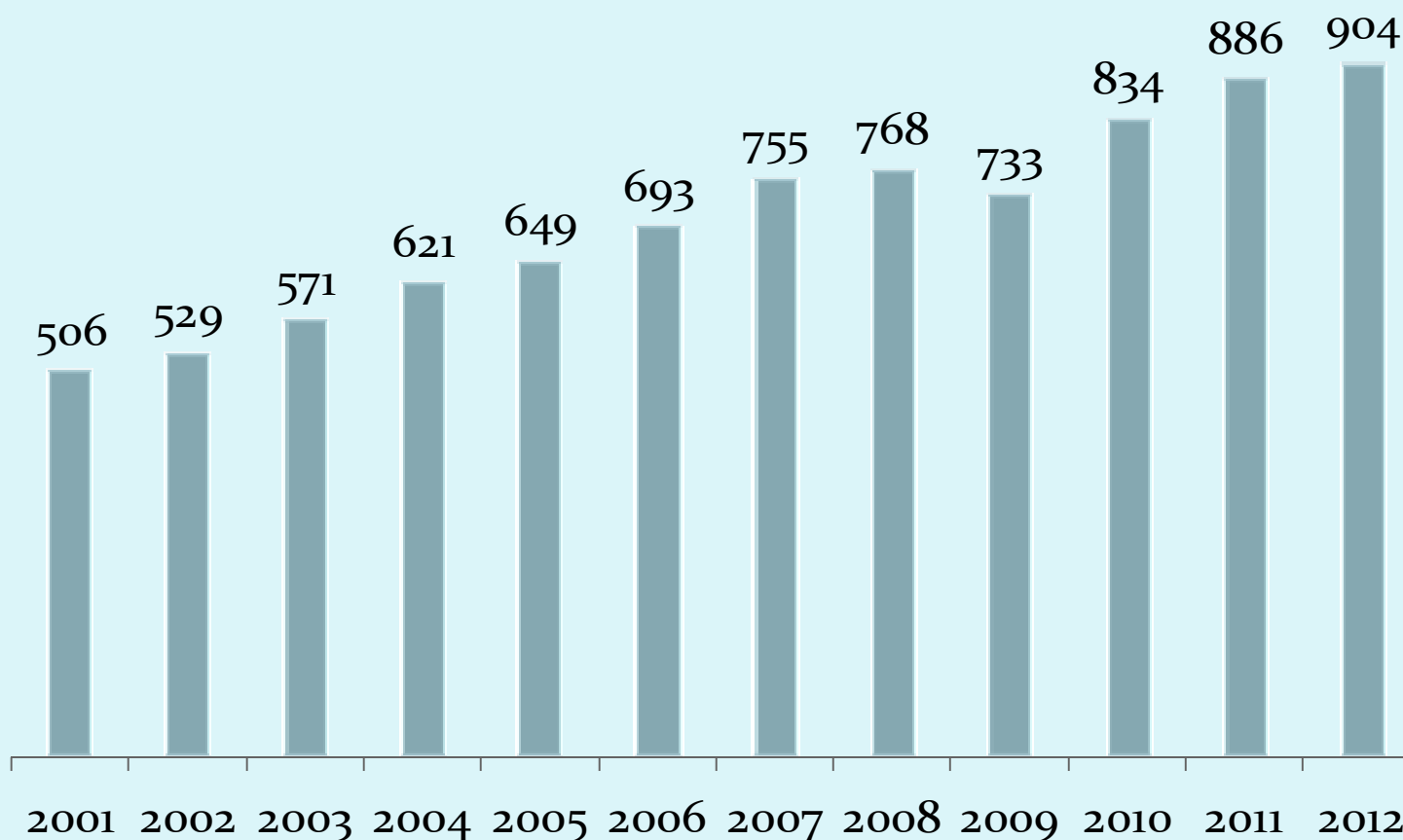
Contêineres: o Brasil ainda é pequeno a nível mundial

Maiores portos do mundo por movimentação de contêineres (milhões de TEUs*)

Posição	Porto, País	2010	2011
1º	Shanghai, China	29,07	31,74
2º	Cingapura, Cingapura	28,43	29,94
3º	Hong Kong, China	23,7	24,38
4º	Shenzhen, China	22,51	22,57
5º	Busan, Coréia do Sul	14,18	16,17
6º	Ningbo-Zhoushan, China	13,14	14,72
7º	Porto de Guangzhou, China	12,55	14,26
8º	Qingdao, China	12,01	13,02
9º	Jebel Ali, Dubai	11,6	13,01
10º	Rotterdam, Holanda	11,14	11,88
43º	Santos, Brasil	2,72	2,99

Portos: o crescimento da carga (granéis + carga geral) indica oportunidades

Movimentação Total de Cargas nos Portos Brasileiros (milhões de toneladas)



**Crescimento
médio de 5,5%
ao ano**

**Crescimento
Total de 79%**

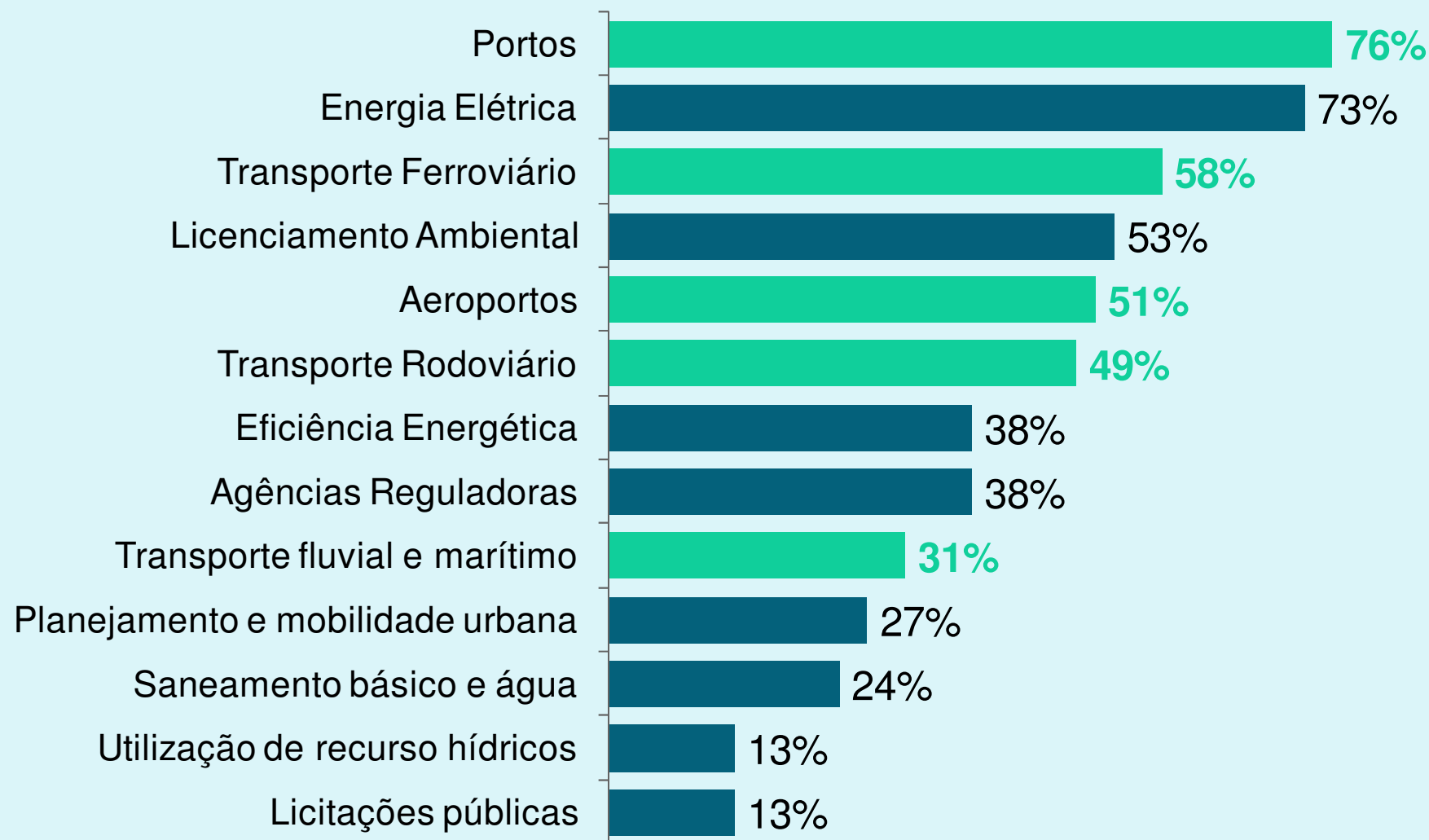
Movimento Total: apesar de importante exportador de commodities, ainda não temos volume em escala mundial

Maiores portos do mundo em toneladas movimentadas

Rank	Porto	País	Milhões de toneladas	
			2010	2011
1º	Shanghai	China	534,4	590,4
2º	Cingapura	Cingapura	501,6	531,2
3º	Tianjin	China	400,0	459,9
4º	Rotterdam	Holanda	429,9	434,6
5º	Guangzhou	China	425,6	431,0
6º	Qingdao	China	350,1	372,0
7º	Ningbo	China	408,2	348,9
8º	Qinhuangdao	China	276,3	284,6
9º	Busan	Coréia do Sul	263,0	281,5
10º	Hong Kong	China	267,8	277,4
25º	Tubarão	Brasil	132,0	136,6
28º	Itaqui	Brasil	118,1	128,9
37º	Itaguai	Brasil	90,5	97,7
38º	Santos	Brasil	96,0	94,6
75º	São Sebastião	Brasil	47,9	51,9

A indústria reclama da falta de infraestrutura

Pesquisa do Fórum Nacional da Indústria (2012)



Como as áreas de infraestrutura são percebidas pela Indústria:

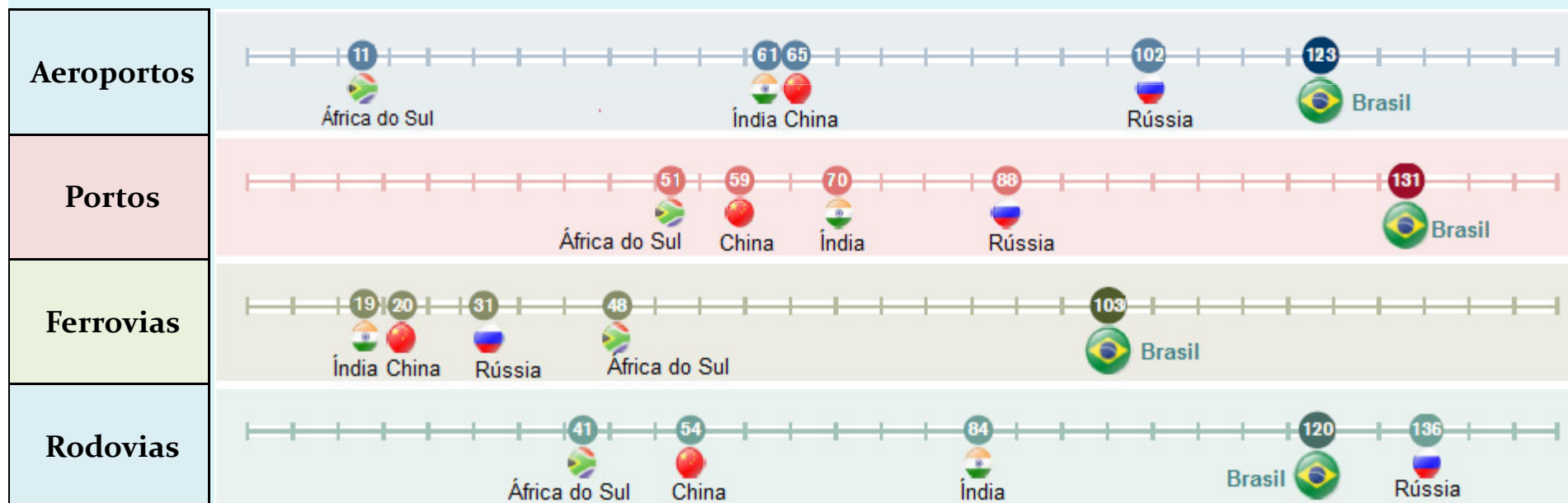


Ranking do Fórum Econômico Mundial (2013)

- ▶ Índice do Fórum Econômico Mundial, que compara a qualidade da infraestrutura de 144 países, revela a deficiência do sistema logístico nacional.

Ranking Global - Qualidade da infraestrutura

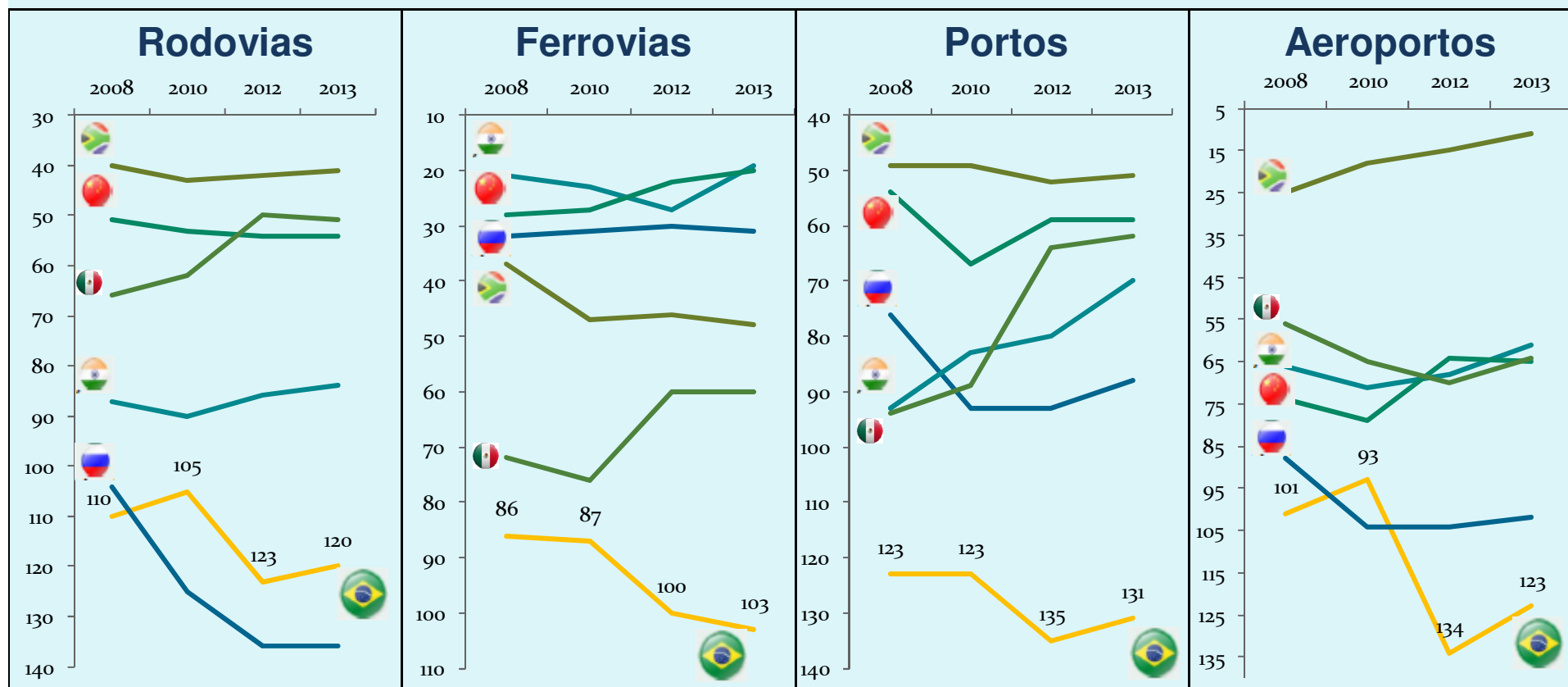
(1= melhor posição , 144 = pior posição)



Ranking do Fórum Econômico Mundial

- Nos últimos anos o Brasil permanece com um dos piores desempenhos dentre países em níveis de desenvolvimento semelhantes.

Ranking Fórum econômico mundial (2008 - 2013)

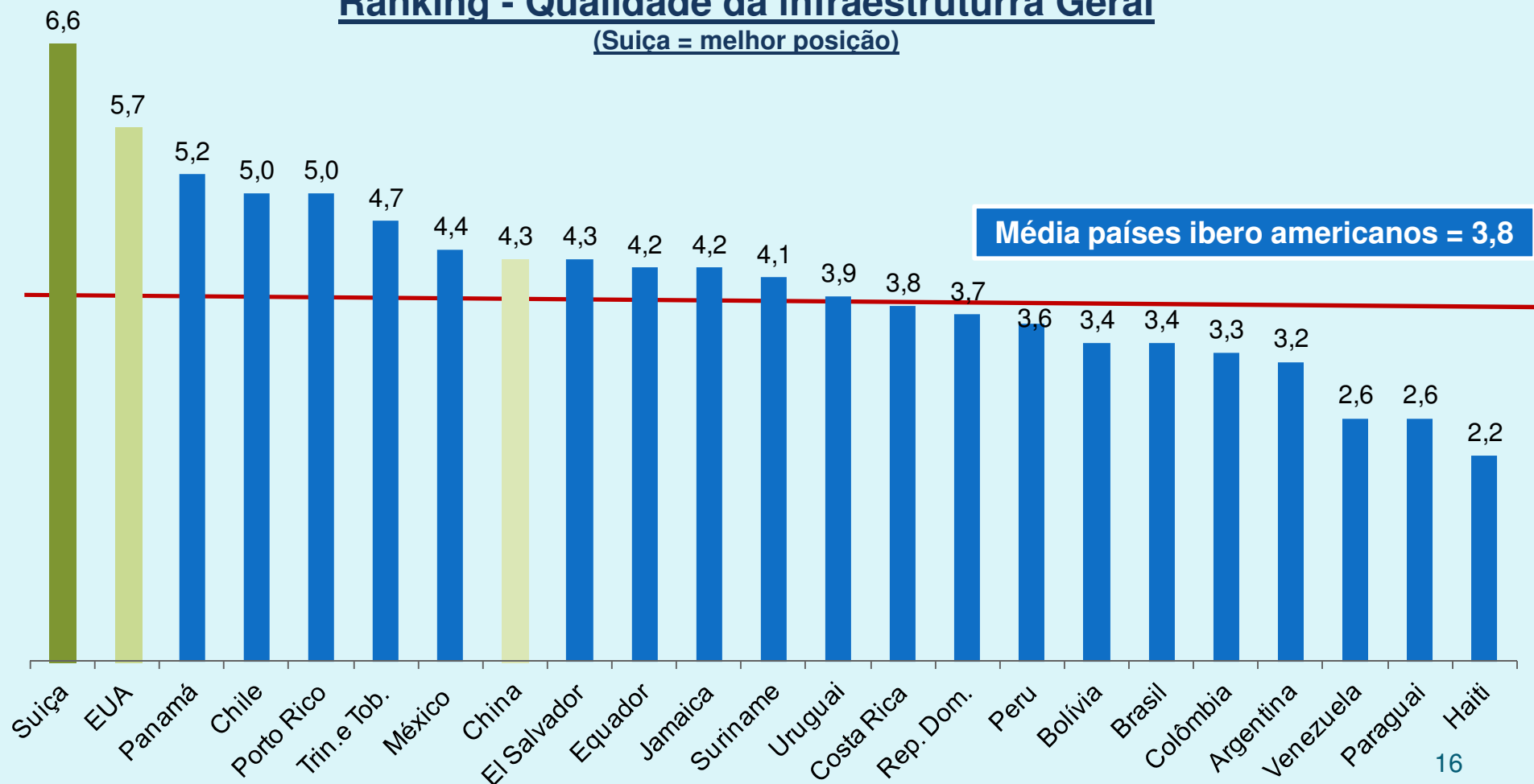


Ranking do Fórum Econômico Mundial (2013)

- ▶ O ranking do Fórum Econômico Mundial revela também a deficiência da infraestrutura na América Latina.

Ranking - Qualidade da infraestrutura Geral

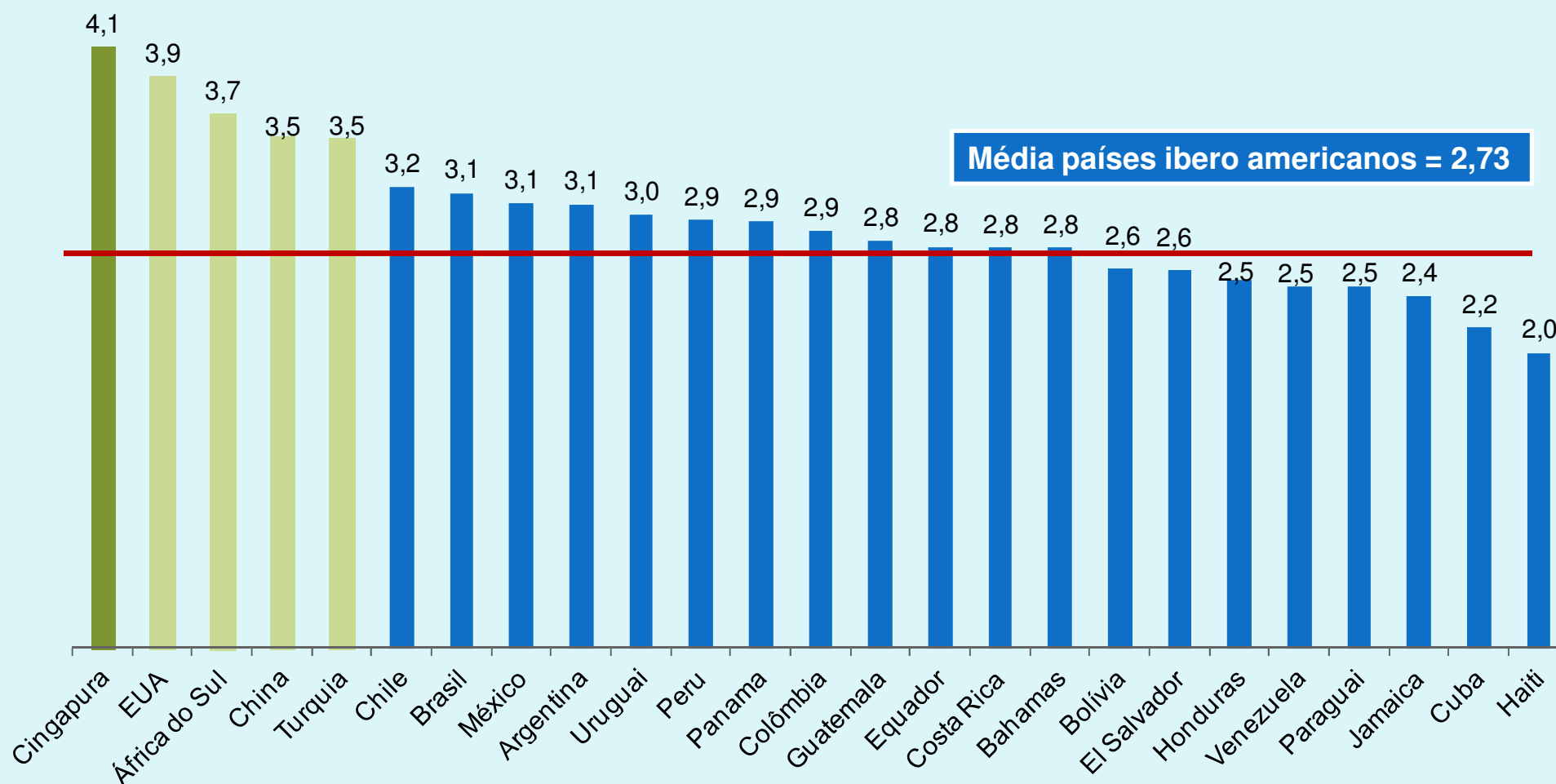
(Suíça = melhor posição)



Ranking do Banco mundial (julho de 2013)

- Índice do Banco Mundial, compara a performance logística de 155 países. A média da América Latina é de 2,73.

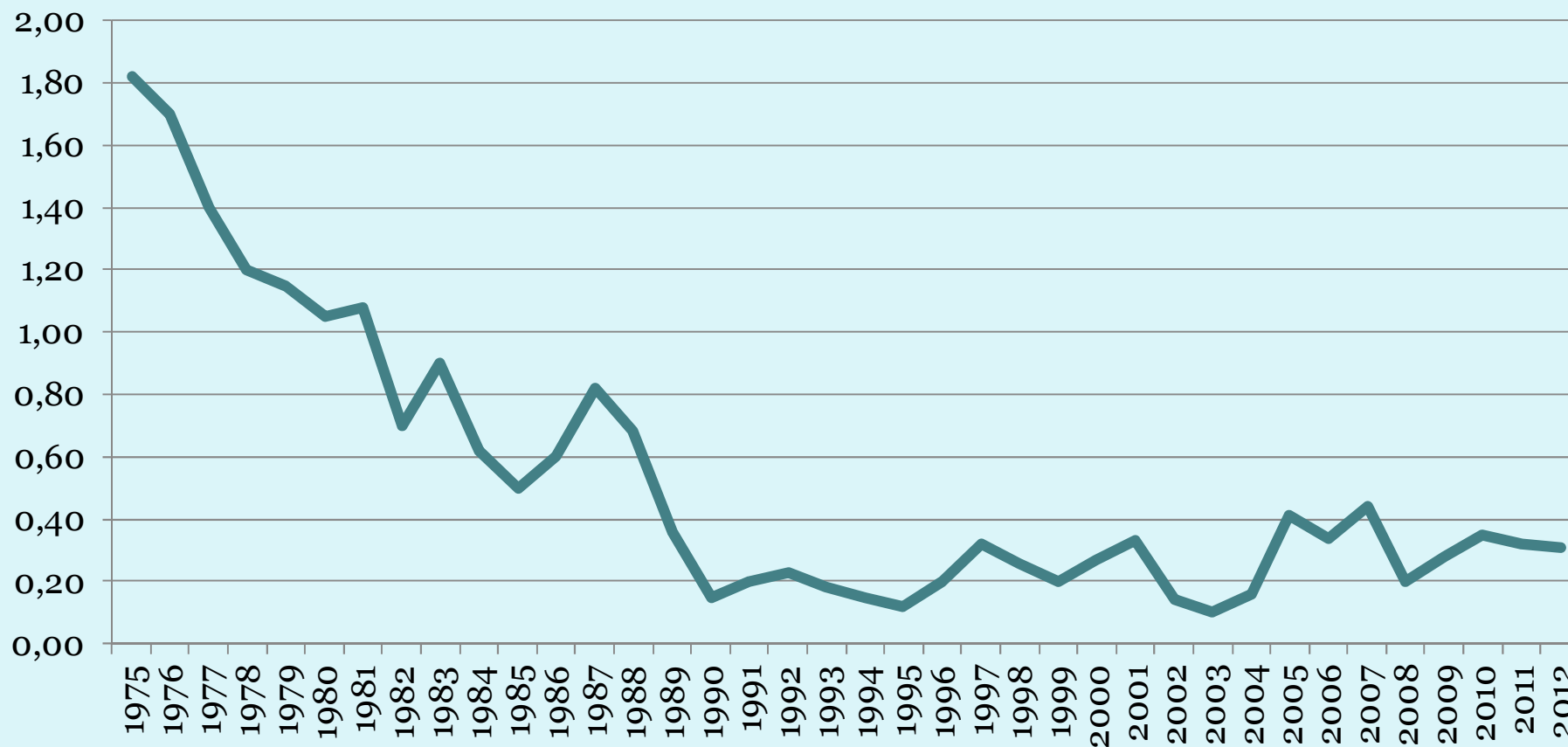
Ranking – Índice de Performance Logística (LPI)



No centro do problema está o baixo investimento

- ▶ Queda de 1,82% do PIB, em 1975, para 0,31% em 2012:

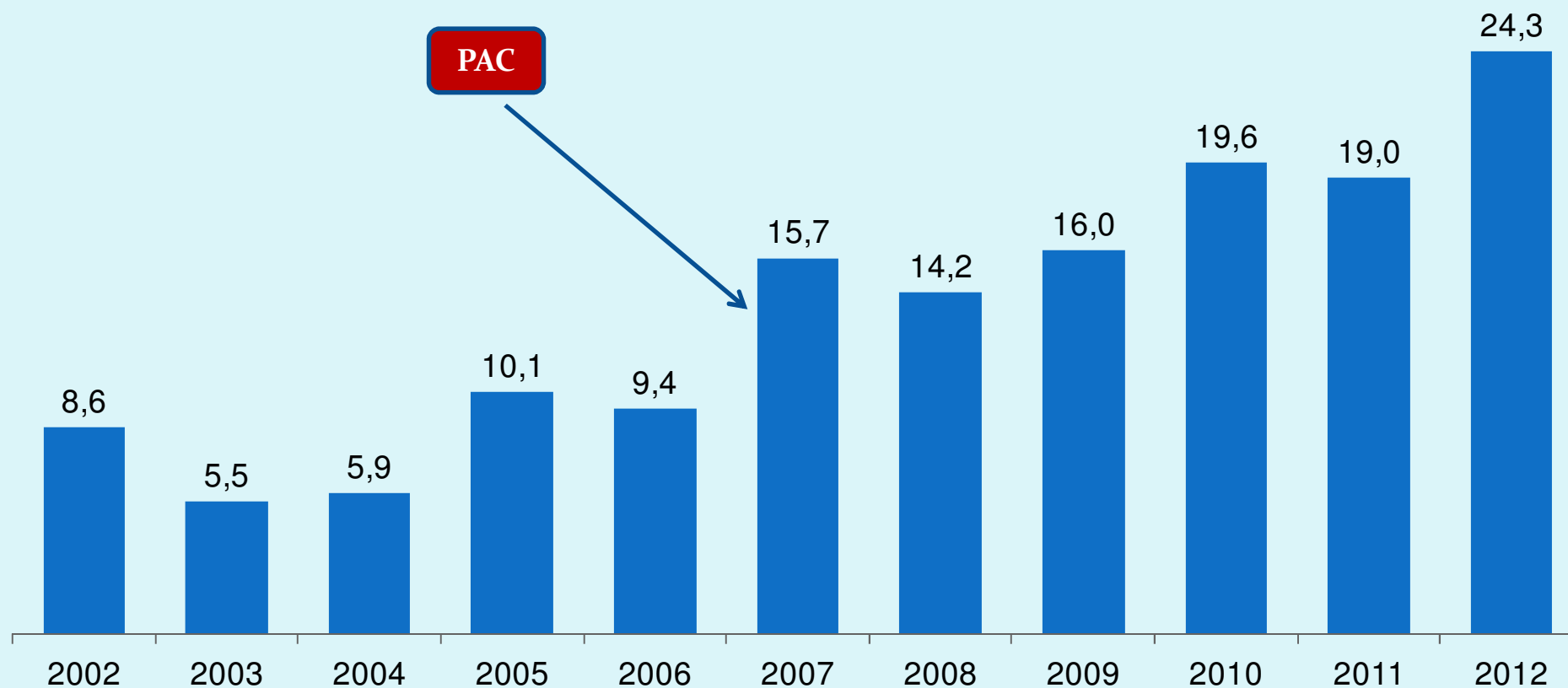
Investimentos do Ministério dos Transportes/PIB (%)



Fonte: Ministério dos Transportes e Siafi.

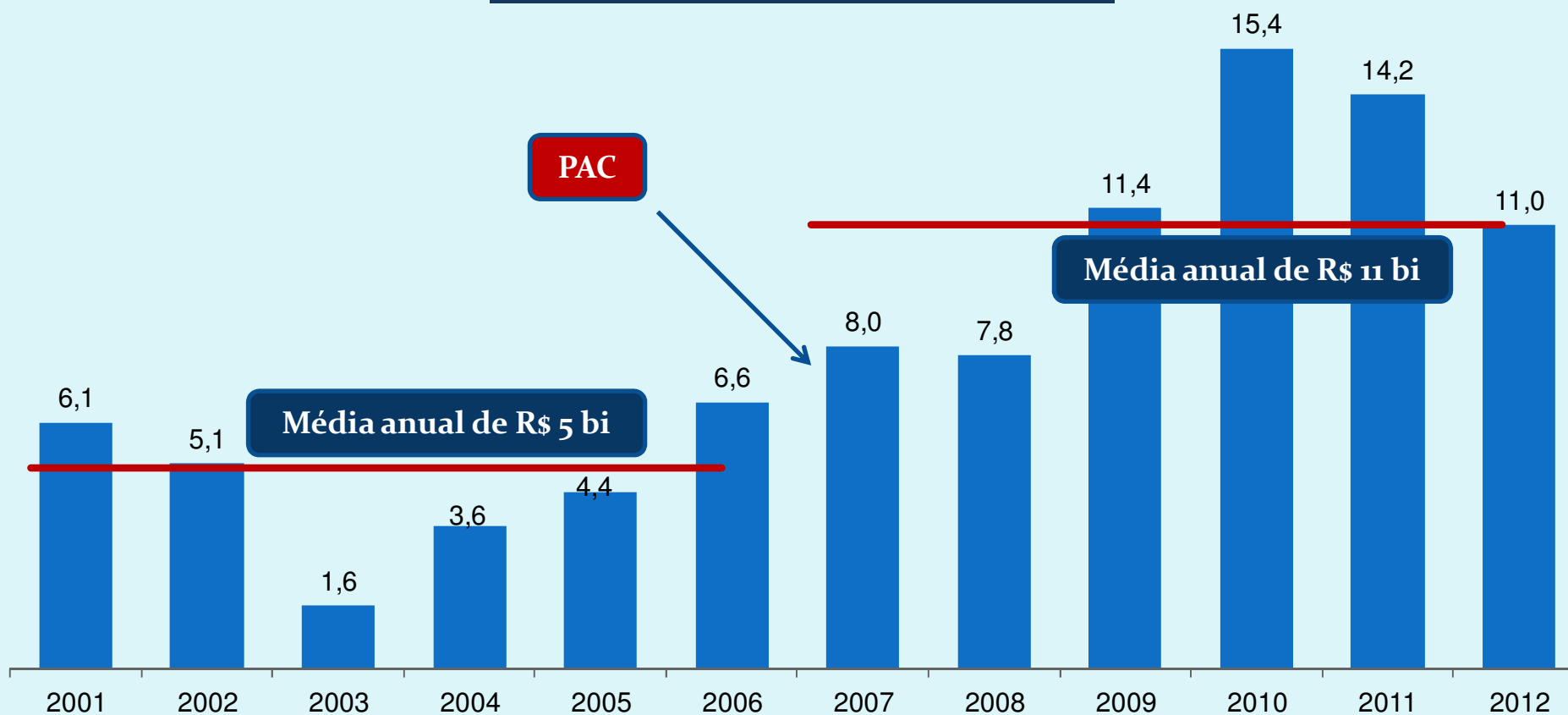
O volume de recursos autorizados para investimento tem aumentado significativamente depois do PAC

Evolução dos recursos autorizados para investimentos do Ministério dos Transportes – Valores correntes* (R\$ bilhões)



O PAC alavancou os investimentos e representou avanços

Investimentos Totais do Ministério dos Transportes – Valores constantes (R\$ bilhões)



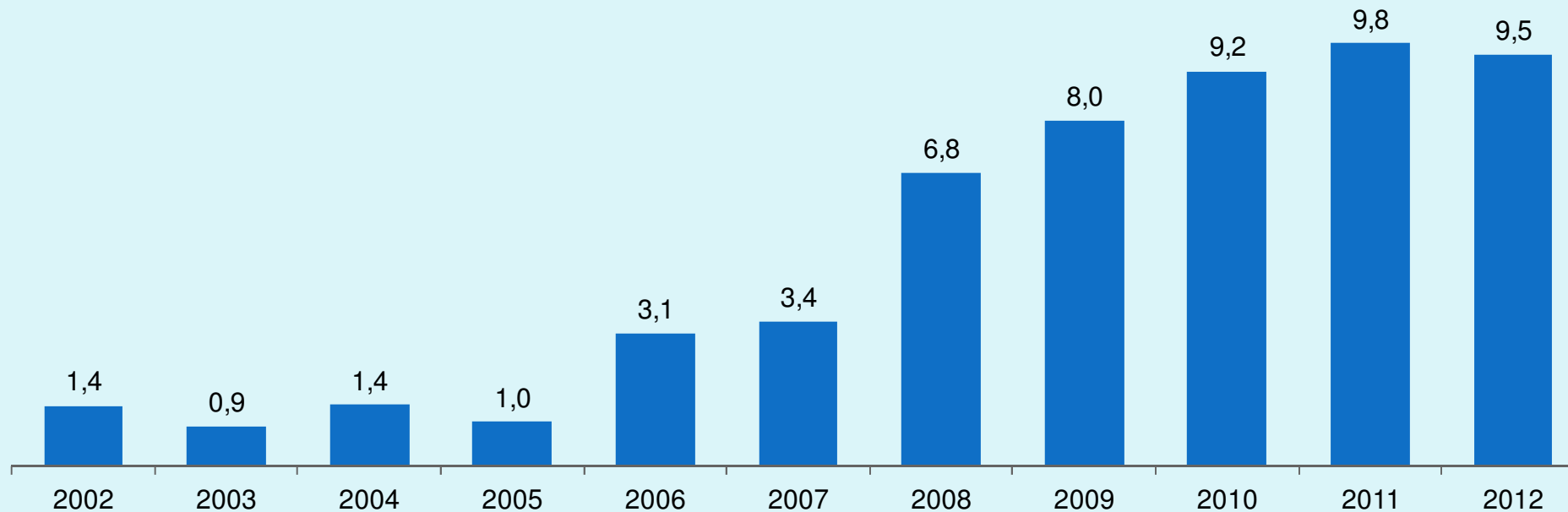
Confederação Nacional da Indústria

Total Pago (pago do exercício + restos a pagar pagos). Valores atualizados com base no IGP-DI, da FGV.
Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Contas Abertas

Governo Federal: Investimentos em Infraestrutura de Transporte

- ▶ Devido problemas de gestão, a execução não alcançou o volume e a velocidade esperada. Como consequência observou-se nos últimos anos uma contínua elevação do montante de restos a pagar inscritos.

Evolução dos Restos a Pagar Inscritos do Ministério dos Transportes – Valores Correntes (R\$ bilhões)



O Governo já percebeu que a recuperação do déficit da infraestrutura depende da efetiva participação do setor privado no investimento e na gestão dos serviços. Lançou importantes Programas e Ações:

- **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**
Rodovias: investimentos de R\$ 42 bilhões em 7,5 mil km (até 25 anos);
Ferrovias: investimentos de R\$ 91 bilhões em 10 mil km (até 25 anos).
Portos: investimentos de R\$ 54,2 bilhões até 2017
- **Aeroportos** - leilões dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos.
Expectativa de leilão: Galeão, Confins e outros.
- **Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815)**: Reordena e atualiza o marco legal do setor com o intuito de atrair o investidor privado e aumentar a movimentação de carga.
- **Financiamento**: nova lei das PPPs e nova regulação sobre debêntures de infraestrutura.

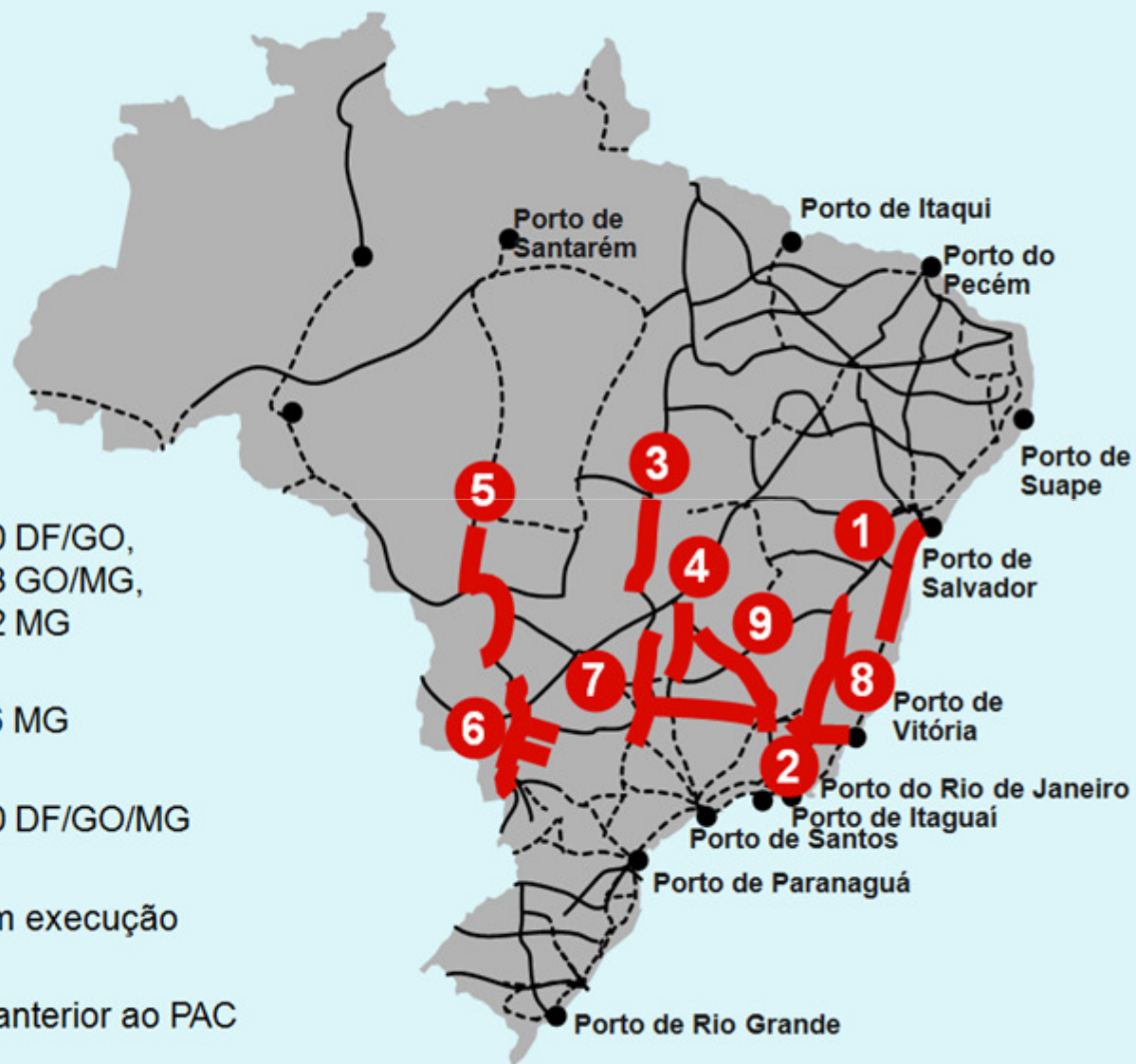
A Nova Lei dos Portos (12.815/2013) é decisiva:

- Reordena o marco legal do setor: aproxima a legislação brasileira ao padrão internacional, atraindo o investidor privado;
 - Revoga a lei 8.630/93, propõe um futuro mais dinâmico para os portos.
- Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros;
- A autorização dos terminais privados fica prorrogável por períodos sucessivos (aumenta a segurança do investidor e evita problemas futuros);
- Não permite novos terminais privados dentro da área do porto organizado e assegura a continuidade dos terminais privados já autorizados;
- Possibilita a concessão das administrações portuárias à iniciativa privada conforme lei anterior (8.630).

Programa Rodoviário: licitação de novas 9 concessões.

Concessões:

- | | |
|--|--|
| 1 BR-101 BA | 7 BR-060 DF/GO,
BR-153 GO/MG,
BR-262 MG |
| 2 BR-262 ES/MG | 8 BR-116 MG |
| 3 BR-153 TO/GO | 9 BR-040 DF/GO/MG |
| 4 BR-050 GO/MG | ■■■ PAC em execução |
| 5 BR-163 MT | — Malha anterior ao PAC |
| 6 BR-163 MS,
BR-262 MS,
BR-267 MS | |

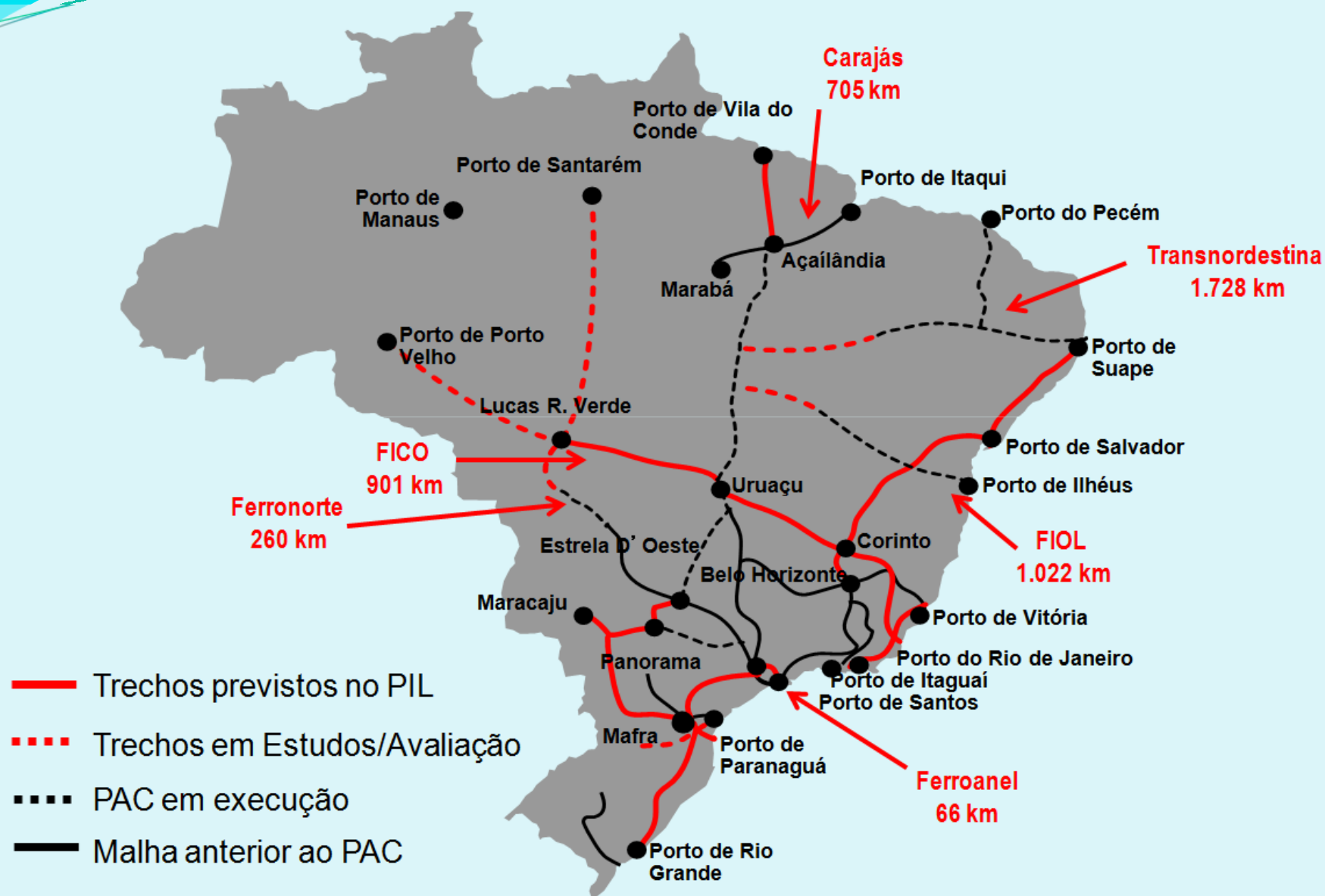


Programa Ferroviário: Concessão de novos trechos

Avanços no
Planejamento de
Longo Prazo



Novos Investimentos em Ferrovias



A Malha Hidroviária Brasileira: falta uma política para melhor exploração do potencial de navegação de 20.956 km

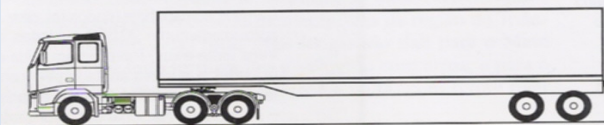
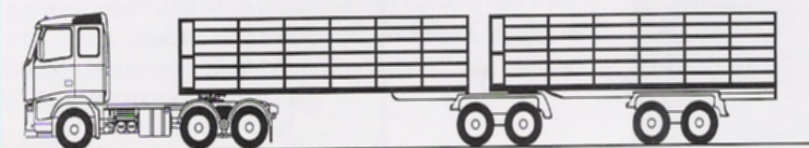
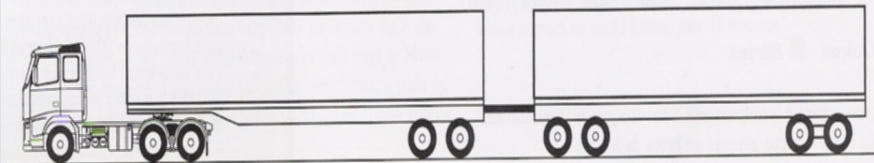


Capacidade dos comboios tipos nos principais corredores hidroviários brasileiros

	Capacidade Aproximada do Comboio (t.)	Distância Aproximada do Transporte (km)
Madeira	24.000/32.000	1.150
Tapajós - Teles Pires	7.500	1.050
Araguaia - Tocantins	2.000/3.000	1.250
São Francisco	2.000/2.500	1.400
Paraguai - Paraná	18.000/22.000	1.900
Tietê - Paraná	2.400/4.800	730
Taquari - Jacuí	1.000/1.200	450
Upper Mississippi	18.000/22.500	1.050
Lower Mississippi	36.000/60.000	1.650

Devido a falta de ferrovias e hidrovias o Brasil desenvolveu caminhões de maior porte:

- ▶ Enquanto no Estados Unidos o modal rodoviário responde por 32% da carga movimentada, a participação do transporte por caminhões chega a 58% no Brasil

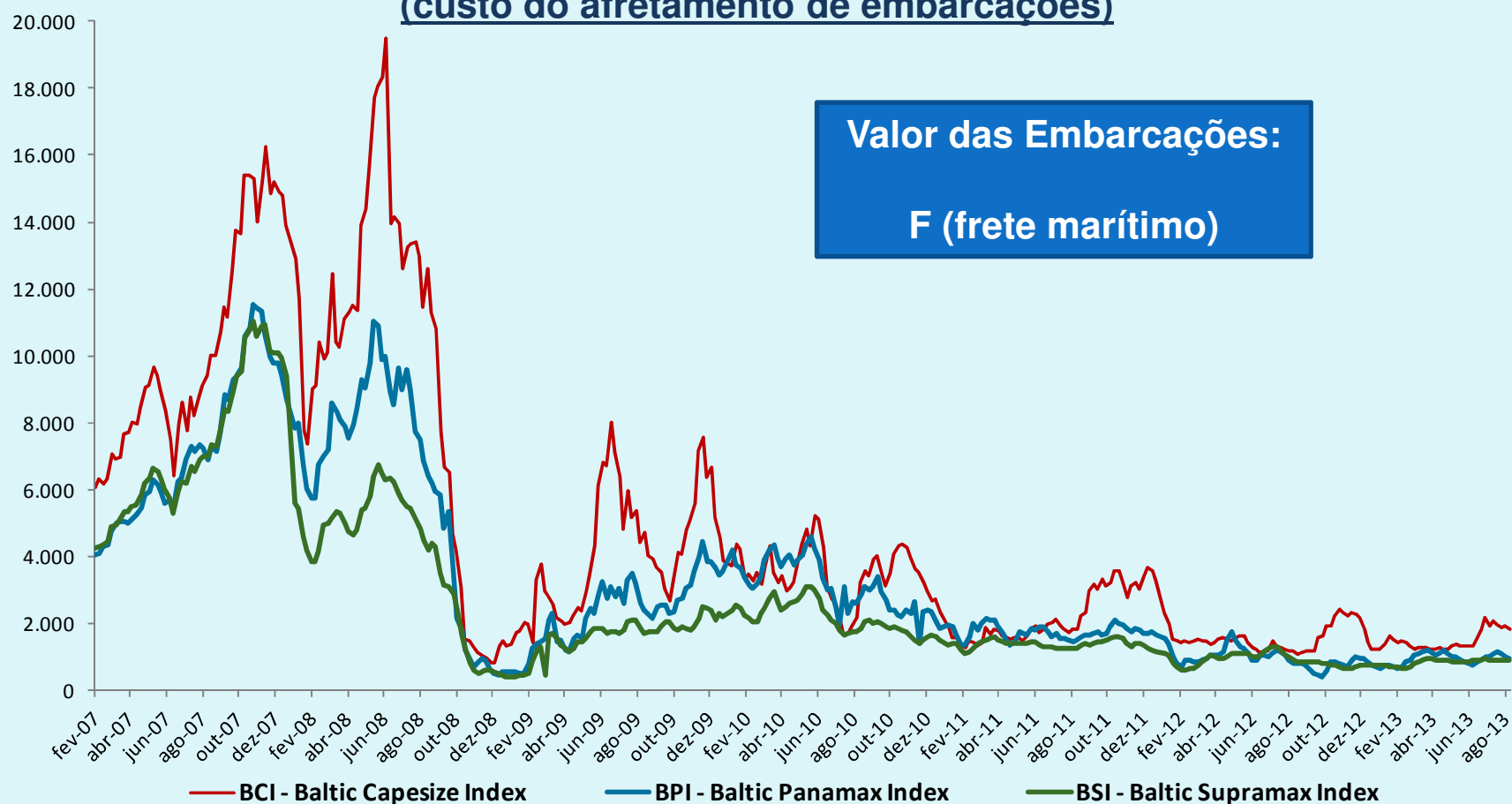
Local	Tipo	Capacidade (t)*	
Média Mundial (inclusive EUA)	Trator Trucado + Semi-reboque	27	
Brasil	Bi-Trem	36	
Brasil	Rodo-Trem	48	

* Capacidade carga líquida: carga útil máxima expressa em toneladas.
Fonte: DENATRAN

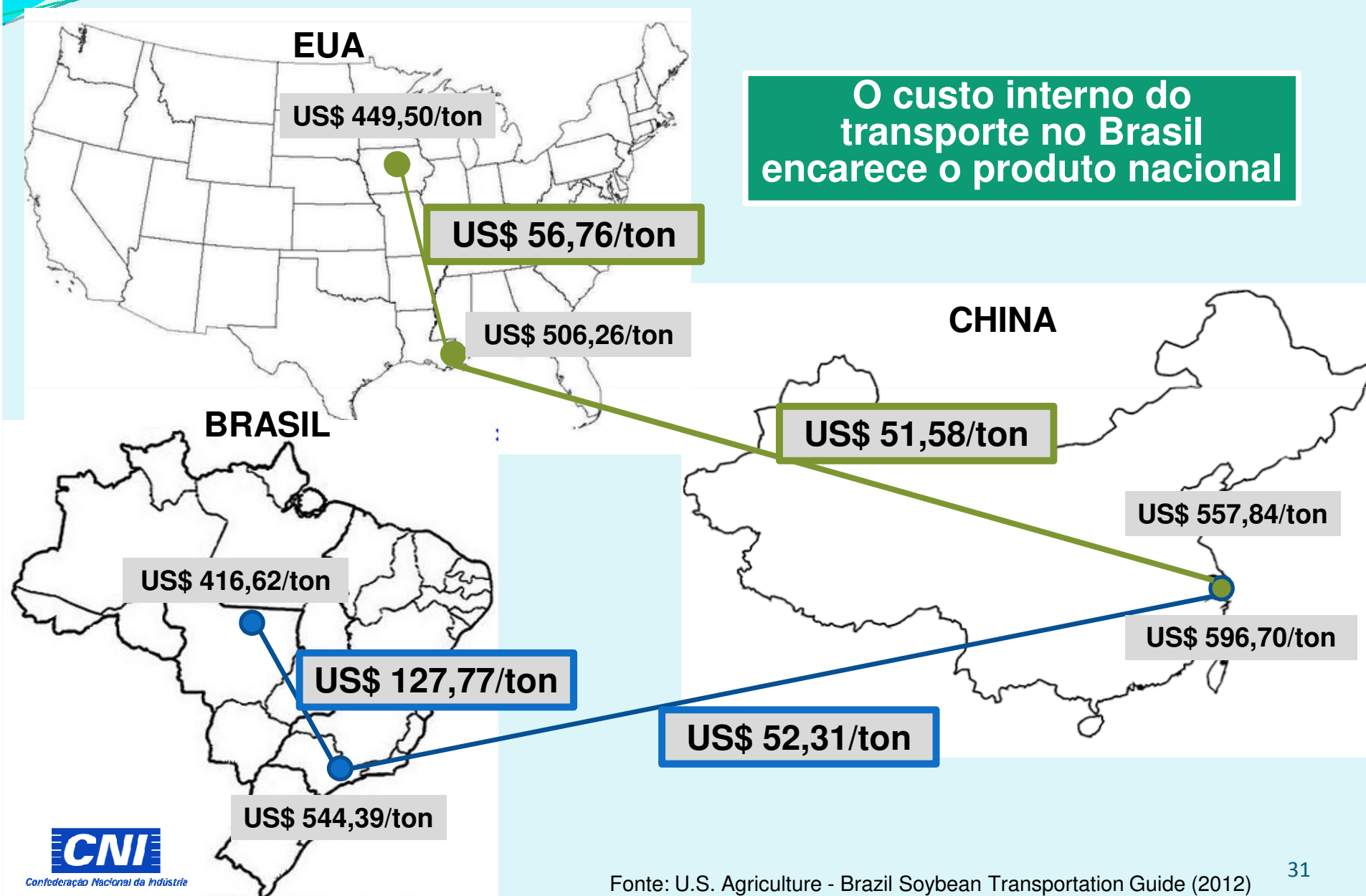
Cabotagem: elevado potencial a ser explorado

- ▶ A forte depreciação do valor das embarcações no mercado internacional representa uma oportunidade para dinamizar a cabotagem no Brasil e na América Latina.

Índices Baltic para a movimentação de carga sólida (custo do afretamento de embarcações)



Soja: Custo da logística Brasil e EUA para Xangai (China)



As Novas Saídas de Carga no Norte do País

- ▶ 5 grandes empreendimentos vão reduzir os custos e a distância entre o Brasil e o mundo:

BR-163

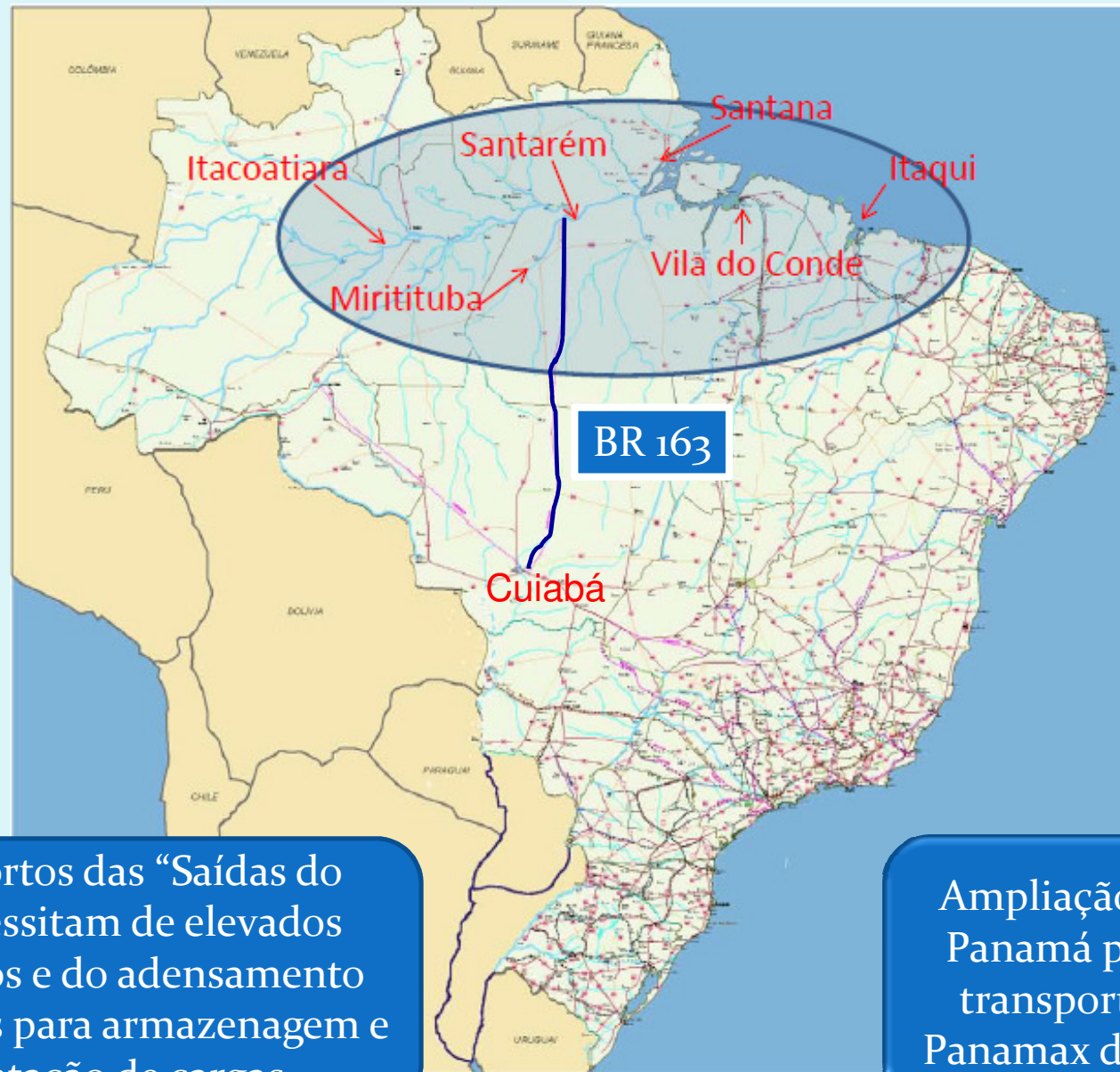
Ferrovia Norte-
Sul

Duplicação de
Carajás

Hidrovia
Tapajós-Teles
Pires

Ferrovia Leste-
Oeste

BR 163: Quebra de paradigma no transporte do agronegócio



Todos os portos das “Saídas do Norte” necessitam de elevados investimentos e do adensamento de novas áreas para armazenagem e movimentação de cargas.

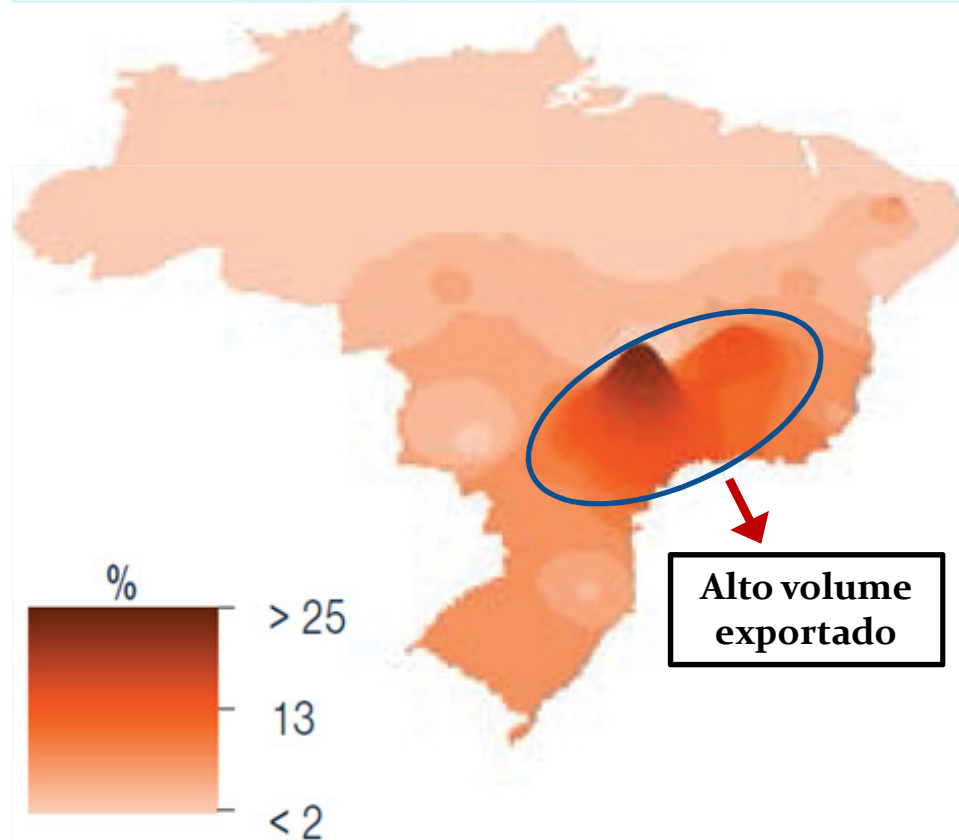
Ampliação do Canal do Panamá possibilitará o transporte em navios Panamax de maior porte.

Brasil: regiões penalizadas pelo alto custo de transporte

➤ Estudo do BID de 2013* aponta que as exportações (em valor agregado) se concentram na região sudeste do Brasil, com mais de 55% do total. Áreas com alto potencial exportador, como a região da fronteira agrícola, são penalizadas com o alto custo de transporte

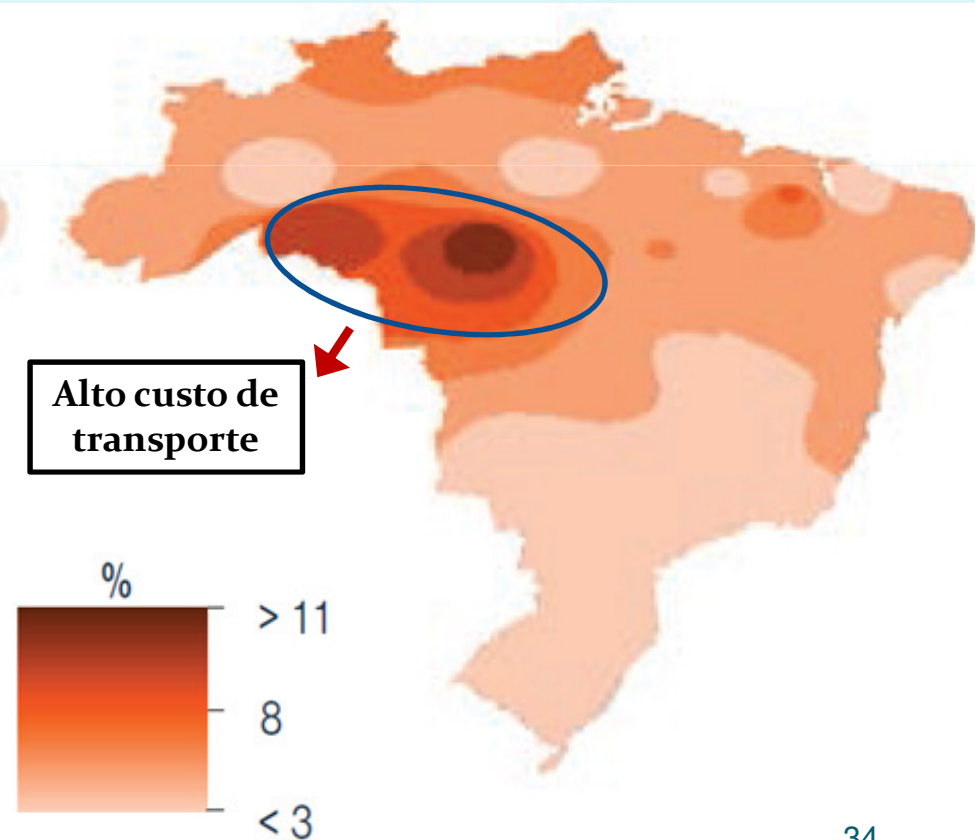
a) Distribuição espacial do total exportado

(% do total)



b) Distribuição espacial do custo de transporte

(% do valor das mercadorias)

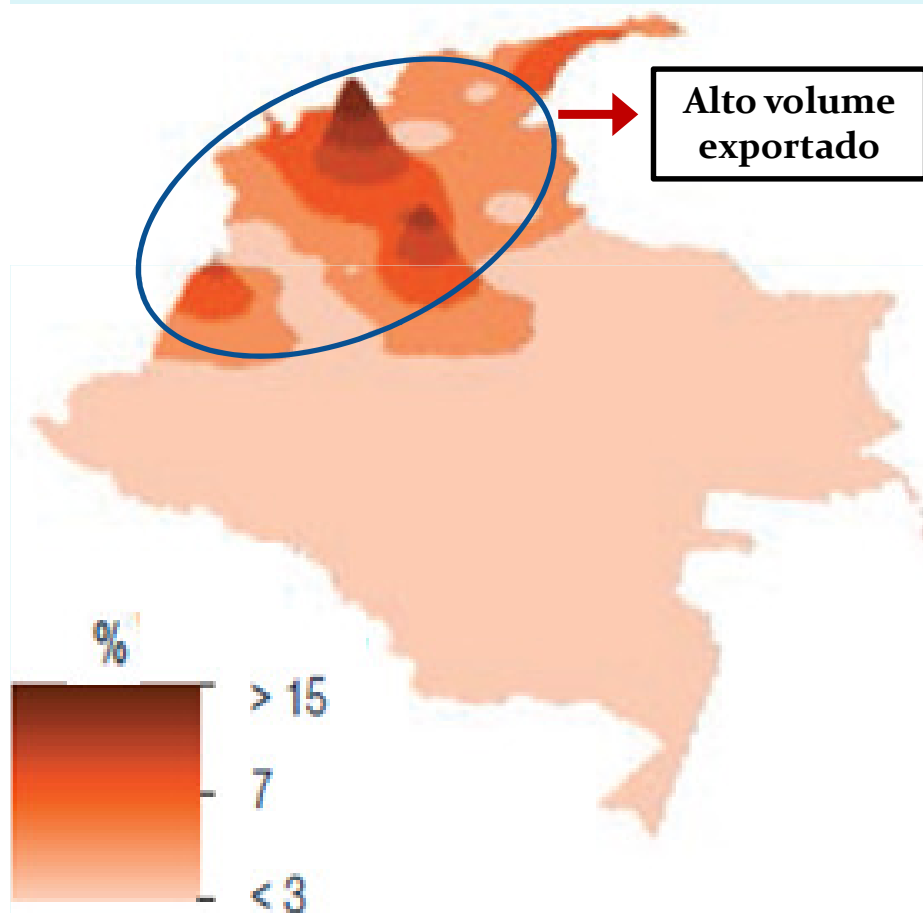


Colômbia:

➤ As exportações se concentram nas saídas para o Pacífico e Mar do Caribe, onde há infraestrutura, enquanto a região da Amazônia colombiana é penalizada com alto custo de transporte e como consequência baixo volume de exportação.

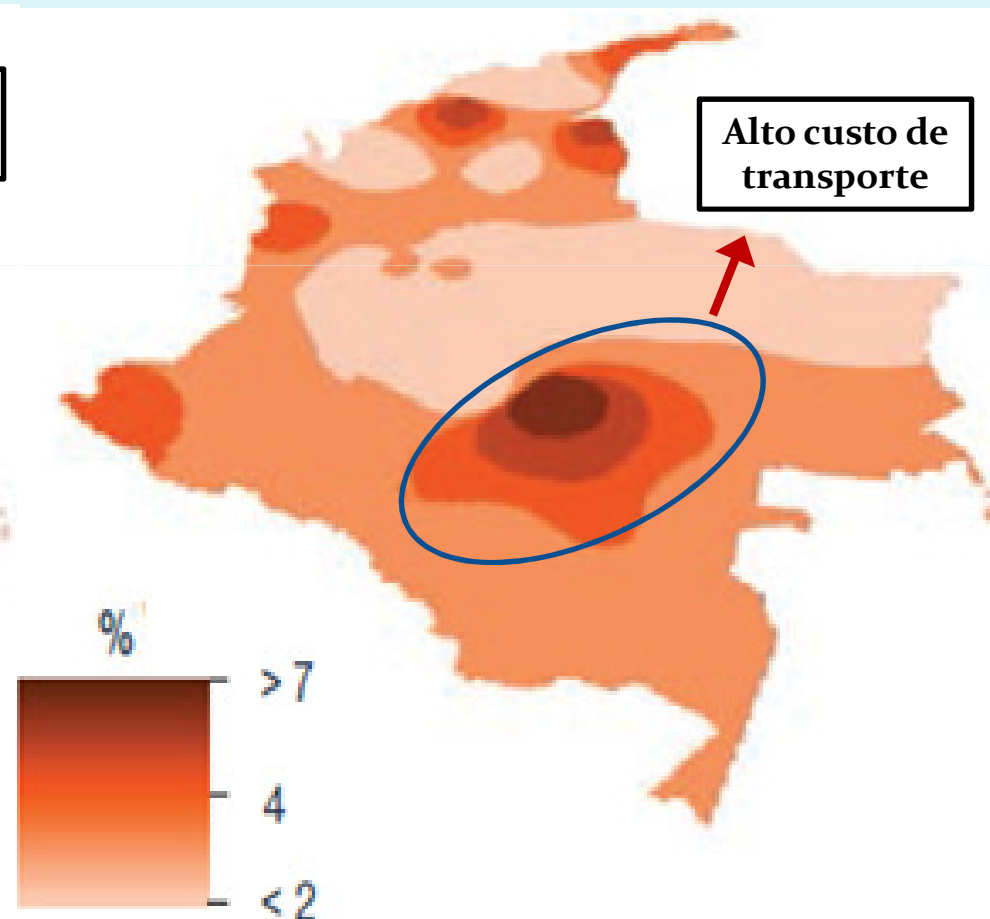
a) Distribuição espacial do total exportado

(% do total)



b) Distribuição espacial do custo de transporte

(% do valor das mercadorias)

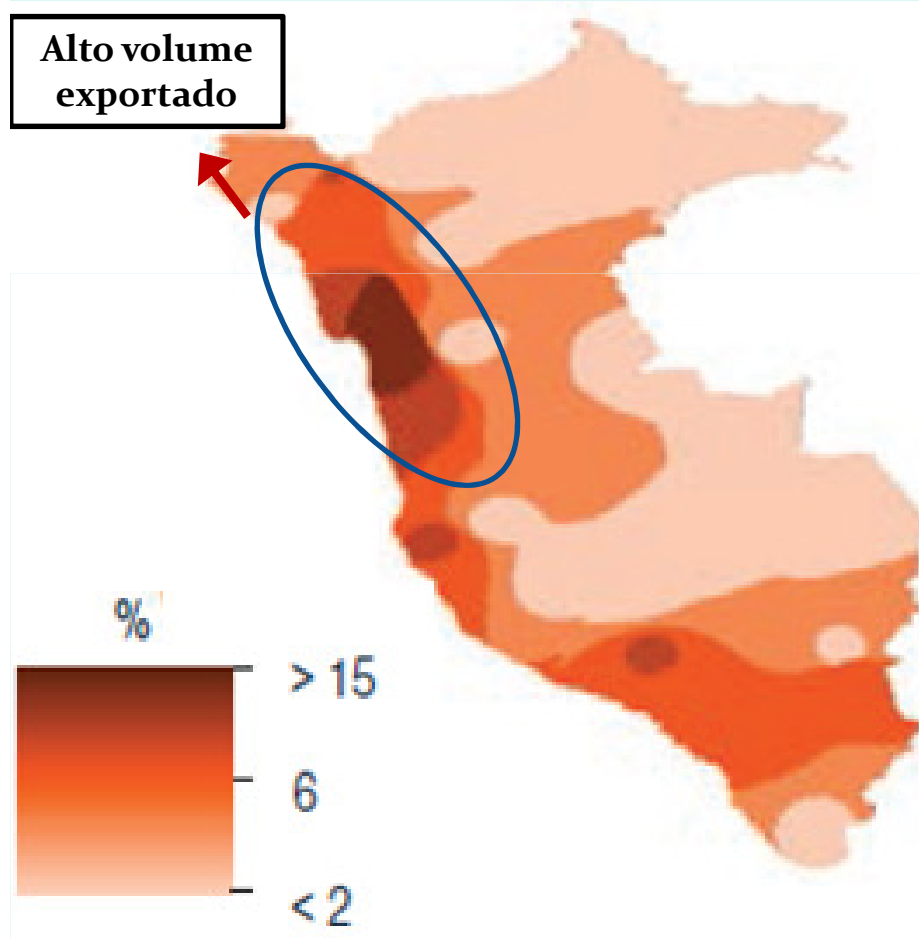


Peru:

- As exportações se concentram no litoral do País, enquanto a área da Amazônia Peruana e das cordilheiras andinas apresentam um alto custo de transporte

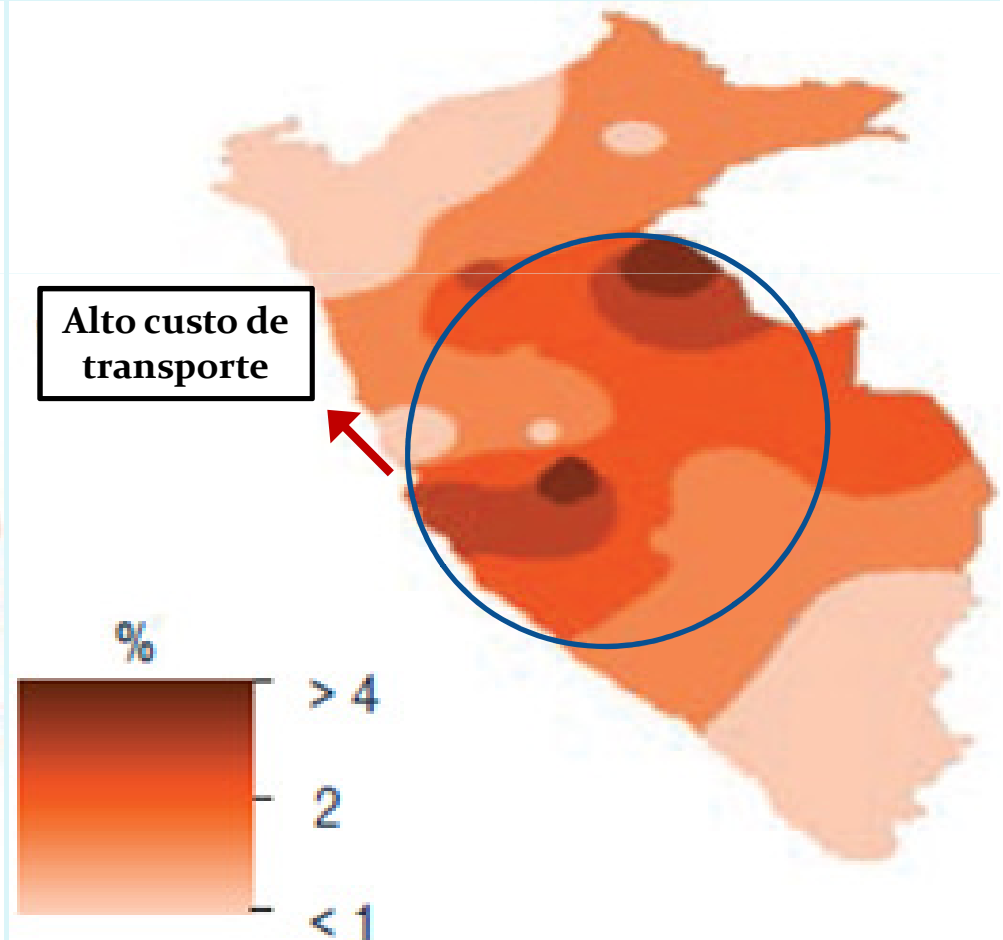
a) Distribuição espacial do total exportado

(% do total)



b) Distribuição espacial do custo de transporte

(% do valor das mercadorias)

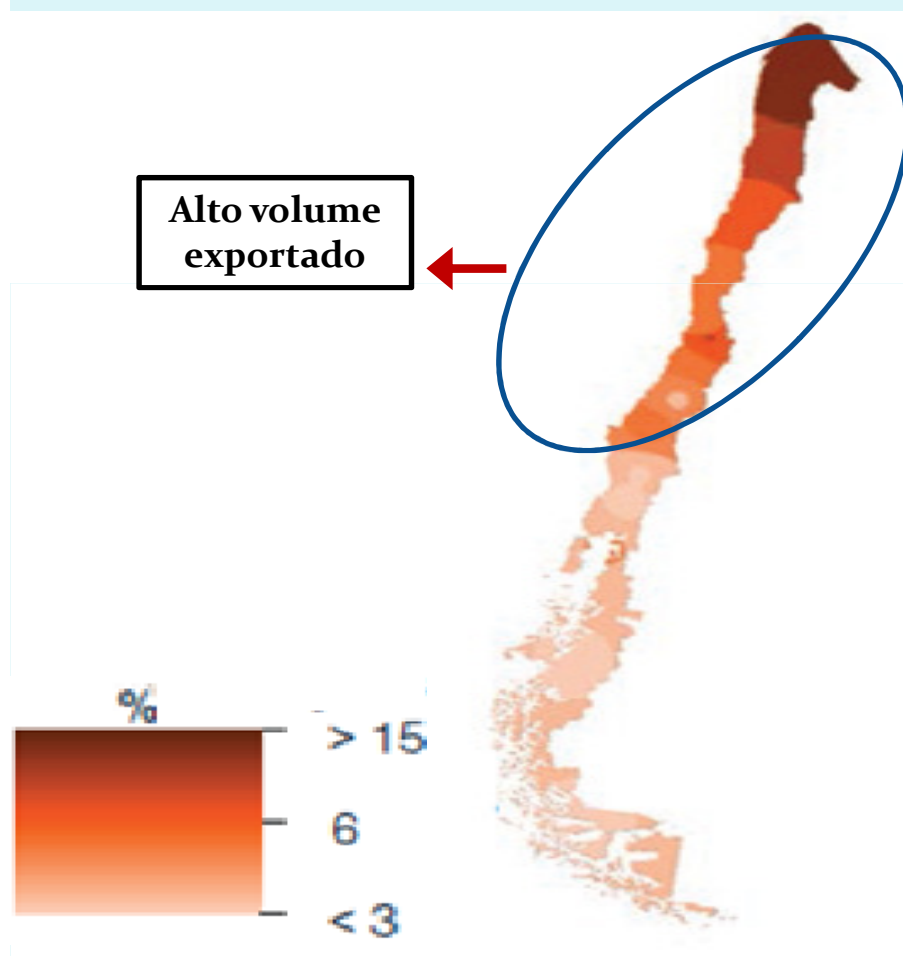


Chile: mesma lógica do Brasil, Colômbia e Peru.

- As exportações se concentram no norte do País, em especial na zona produtora de cobre, enquanto que a região andina apresenta um alto custo de transporte.

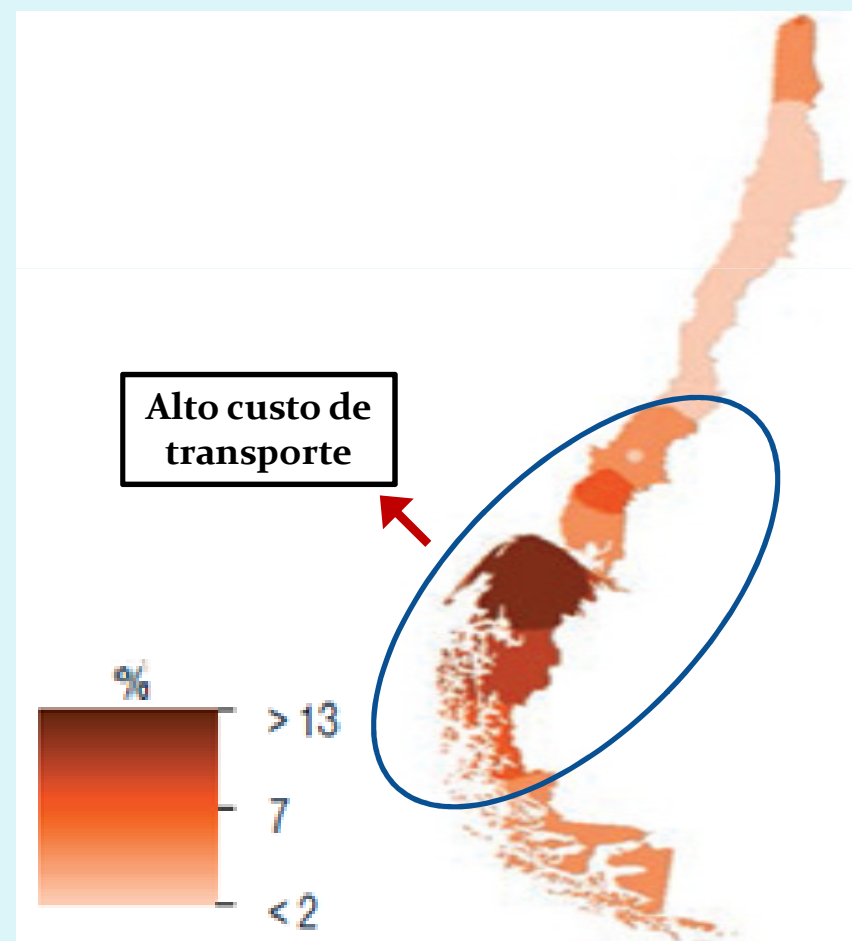
a) Distribuição espacial do total exportado

(% do total)



b) Distribuição espacial do custo de transporte

(% do valor das mercadorias)



Custo de Transporte na América do sul: duas vertentes

Redução do custo de transporte regional

a) Investimento em infraestrutura física

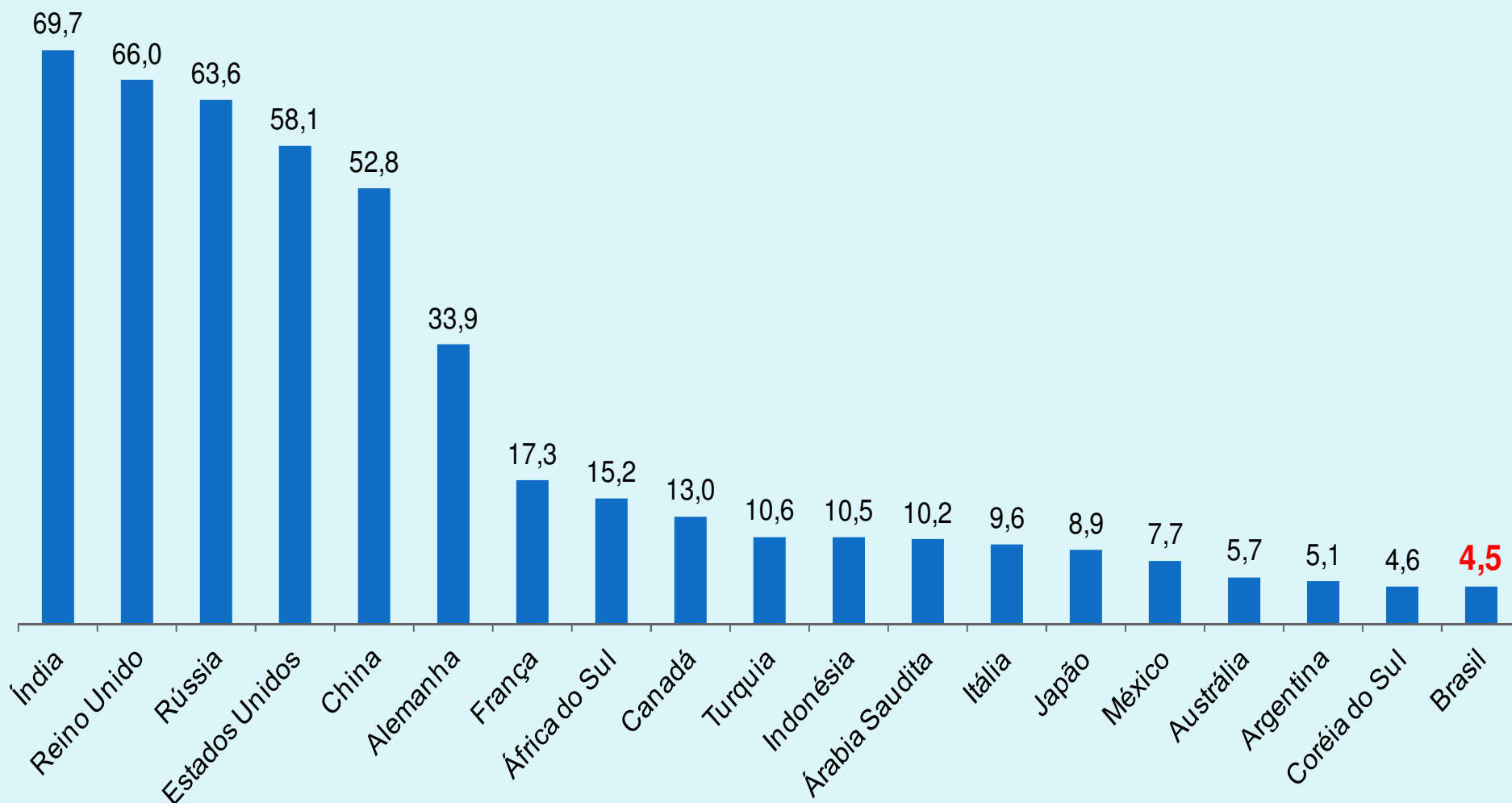
- I. Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)
- II. Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN)
- III. União das Nações Sul-Americanas (UNASUL)

b) Procedimentos aduaneiros para o comércio regional

c) Desregulamentação do transporte e liberdade de operação

Falta mão-de-obra e eficiência nas aduanas brasileiras

Número de servidores aduaneiros* (mil)



*Valores estimados com base nos dados da ANFIP.

Fonte: Elaboração própria com dados da revista "Seguridade Social e Tributação", nº112 – julho / setembro (2012).

Integração do transporte de carga na América do Sul

- Acordos bilaterais de navegação de longo curso:
 - a) Brasil-Uruguai (1974)
 - b) Brasil-Chile (1975)
 - c) Brasil-Argentina (1985)
 - d) Brasil-Peru (denunciado na década de 90)

- Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (A.T.I.T.), firmando entre a Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai e assinado em 1 de janeiro de 1990.

Reserva de mercado no tráfego marítimo Brasil-Argentina

- Acordo marítimo Brasil-Argentina: determina que todas as cargas do comércio marítimo bilateral sejam transportadas por navios de bandeira brasileira ou Argentina, com a exceção do trigo, do minério de ferro e do petróleo e seus derivados.
- Regimes de reserva de carga: inibem a competição entre as empresas de navegação, colocam os fretes acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo, prejudicando as relações de comércio entre os países envolvidos.

A proteção excessiva - baseada na reserva de carga - não gerou os efeitos positivos esperados. Pelo contrário, essa restrição sem metas a serem alcançadas e prazos para a sua conclusão está perpetuando a ineficiência no sistema de transporte regional.



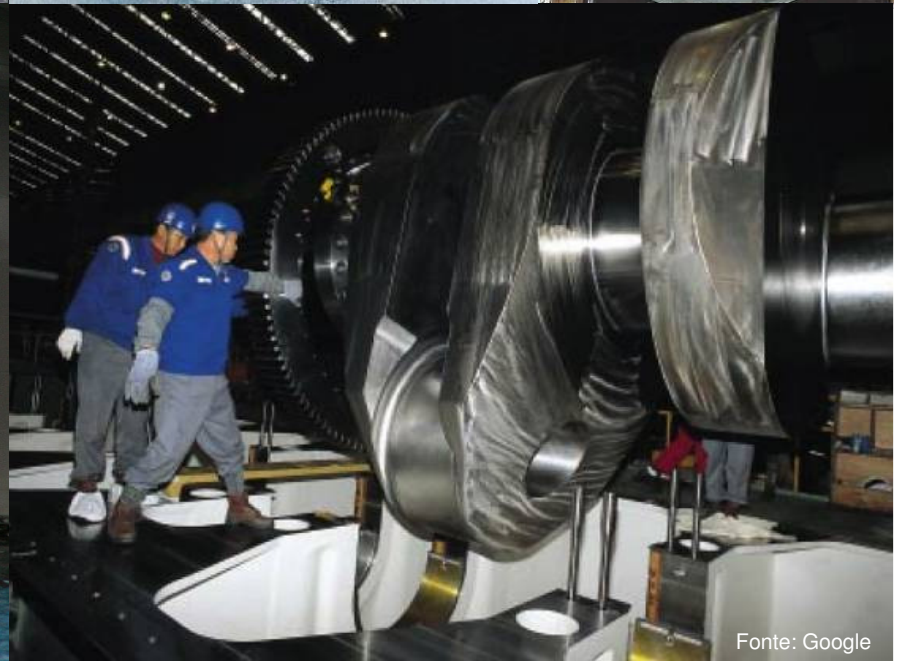
O que quer a Indústria? Qual é a meta?

Que navios desse porte possam atracar no Brasil, seja em terminais de uso público ou privado.

*Porta-contêiner com capacidade para 15 mil contêineres e velocidade suficiente para atravessar da China a Califórnia em quatro dias. Atualmente no Brasil o máximo são 7,4 mil contêineres.



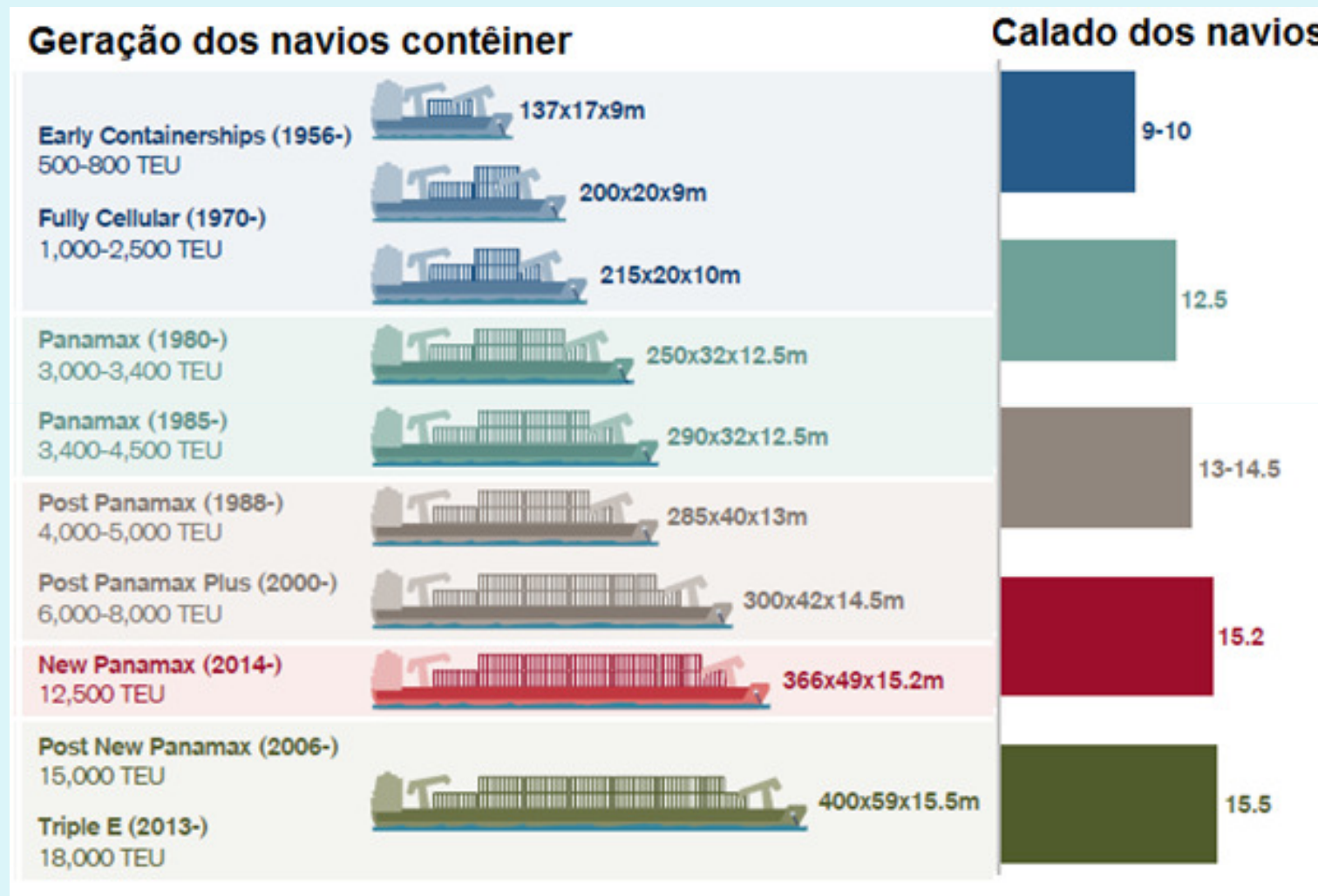
© Jtashippphoto.dk



Fonte: Google

Modernas embarcações exigem maiores calados e espaço para movimentação das cargas

➤ Desde 2004 tem havido crescente aumento do porte dos navios de contêineres:



Calado de grandes portos: Long Beach-Califórnia (15m), Cingapura (18m), Rotterdam (22,5m)



No Brasil, depois da Nova Lei dos Portos, todos os marcos legais da infraestrutura estão modernizados

Resta vencer antigos obstáculos: problemas de gestão, burocracia e baixa eficiência da máquina pública.

Conclusão:

- A América do Sul em geral investe pouco em infraestrutura, mas existem avanços;
- Há oportunidades inéditas de novos investimentos no setor;
- No Brasil, com o Programa de Aceleração do Crescimento, houve forte aumento da disponibilidade de recursos, mas a execução dos investimentos não alcançou a velocidade e o volume esperados. É necessário imprimir maior velocidade na execução das obras;
- Com a aprovação da nova lei dos Portos, todo o arcabouço legal da infraestrutura já está modernizado. O Congresso Nacional fez a sua parte. A questão agora é aumentar a eficiência na gestão e avançar no campo institucional para atrair o capital privado.

A recuperação do déficit da infraestrutura logística depende da efetiva participação do setor privado para alavancar os investimentos e gerir com eficiência os serviços resultantes.



CRIAS – Comitê das Rotas de Integração da América do Sul

**IX Congresso Internacional das Rotas de Integração da
América do Sul**

Wagner Cardoso

**Secretário-executivo Conselho de Infraestrutura
Confederação Nacional da Indústria**

Porto Alegre, 2 e 3 de outubro de 2013