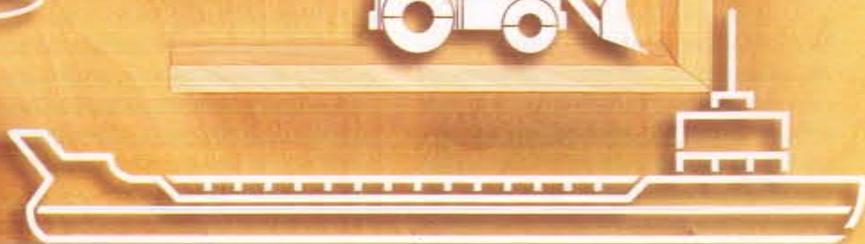


10 DE ABRIL DE 2013

Rotas travadas

Apesar dos novos investimentos, o gargalo do sistema logístico estrangula a economia



A carga pesada do retrocesso

Filas nos terminais portuários, aeroportos lotados e estradas que lembram os tempos do Império.

Andar pelo Brasil está difícil

POR ARNALDO COMIN

NO DIA 19 de março, o Porto de Santos anotou mais um tento na longa lista dos vexames brasileiros. O recorde de 34 quilômetros de filas de caminhões para o escoamento da monumental safra de grãos deste ano. A má combinação de chuvas e secas, que reduziu o volume de soja a 66,4 milhões de toneladas na virada de 2011 para 2012, foi recuperada com folga neste verão, batendo a marca de 84,4 milhões de toneladas. O desafio agora é assegurar o desembarque do produto na China, que já absorve 43% da produção e deve comprar mais da metade da colheita até o fim da década.

Mas a epopeia de quem planta começa bem antes da travessia entre o Atlântico e o Mar Amarelo. Mais de mil quilômetros de lama e obras a meio caminho na BR-163, que liga o norte de Mato Grosso até o Porto de Santarém (PA), são a única alternativa para os produtores do Centro-Oeste que não querem se aventurar até Santos, seja por estrada, seja pelo igualmente caótico terminal ferroviário de Alto Taquari (MT).

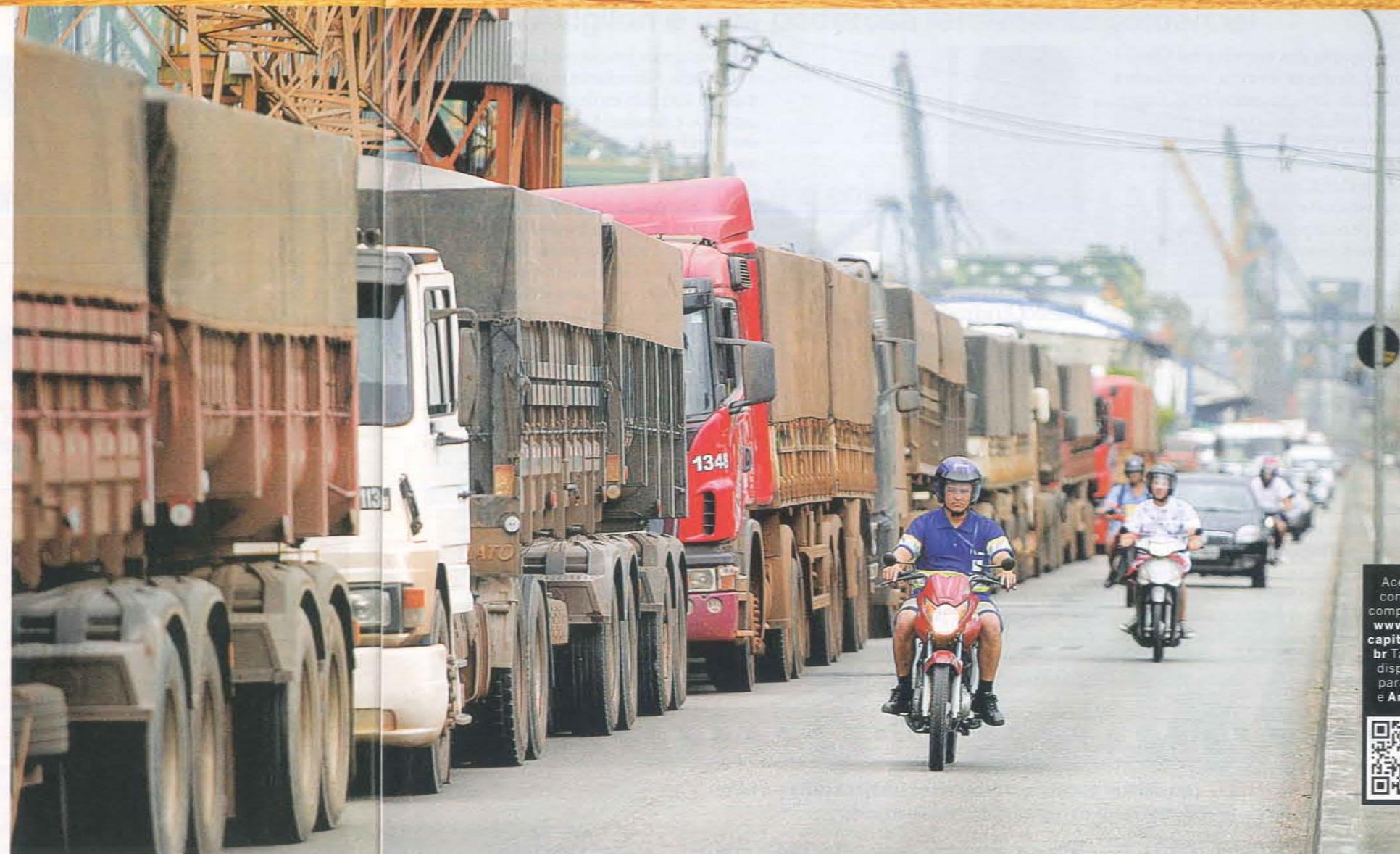
Não bastasse a infraestrutura precária, a burocracia, a ineficiência da gestão de docas e o emaranhado tributário contribuem para fazer da logística a pior praga que ataca a agricultura brasileira. Nos cálculos da consultoria Agroconsult, o custo do frete para a exportação de grãos,

Burocracia, má gestão de docas e barafunda tributária são as piores pragas da agricultura

Filme antigo. Filas de caminhões formam-se todos os anos para escoar a safra no Porto de Santos

que era de 35 dólares a tonelada há dez anos, já bateu a marca dos 100 dólares e, em situações de pico como agora, dispara a até 150 dólares. Em Paranaguá (PR), segundo maior porto de escoamento da safra, soluções como senhas eletrônicas para os caminhoneiros minimizaram bastante o problema, mas, em Santos, a saturação é tamanha que, não bastasse a rodovia, o congestionamento também atinge os navios, fazendo uma longa fila na orla do Guarujá. Até quem se aventurou a ver o mar no feriado da Páscoa teve de se amontoar no meio do caminho até chegar à balsa que faz a travessia entre Guarujá e Santos.

Todo esse prejuízo, por enquanto, fica na conta das transportadoras internacionais, mas, no ano que vem, a fatura volta para os produtores com a recomposição do frete comendo uma fatia dos ganhos desta



Sinal fechado

Demanda por investimentos em transportes

MODAL	OBRAS E PROJETOS	RS BILHÕES
Aeroportuário	39	9,7
Ferrovário	70	93,8
Hidroviário	52	32,1
Portuário	66	5,8
Rodoviário	323	177,6
Intermodais	104	12,8
Mobilidade urbana	94	73,2
Total	748	405

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística

safras. “Vivemos uma situação caótica em todos os modais, o País ainda não alcançou uma visão sistêmica sobre a questão dos transportes”, afirma o senador Clésio Andrade (PMDB-MG), presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). A precariedade do sistema é tão antiga e abrangente que a entidade calcula em 748 o número de grandes obras para colocar o Brasil no caminho certo, a um custo de 405 bilhões de reais. Embora pareça muito, esse valor representa menos de 10% do Produto Interno Bruto (PIB) de 4,4 trilhões de reais registrado no ano passado.

Nessa lista estão incluídos investimentos em 39 aeroportos, a duplicação e melhoria de 15 mil quilômetros de rodovias, a construção de 5 mil quilômetros e a modernização de outros 10 mil quilômetros de ferrovias, 66 obras em portos, 52 hi-

drovias e 104 projetos multimodais para integrar todos os sistemas. Para a mobilidade urbana, que prejudica milhões de pessoas nas grandes cidades, o País precisaria investir ainda em mais 600 quilômetros de linhas sobre trilhos.

A falta de integração nos transportes tem criado distorções que estão se agravando ao longo do tempo. De acordo com a Agroconsult, a matriz produtiva está se deslocando no campo, mas não na logística. Em 2002, 59% da produção de grãos estava concentrada no Sul e Sudeste, enquanto o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste respondiam por 41%. O escoamento, por sua vez, estava 91% concentrado nos portos ao Sul e somente 9% no Norte e Nordeste. No ano passado, os estados da nova fronteira agrícola assumiram a pon-

ta, com 53% da produção, mas 84% dos embarques e desembarques continuam nos terminais abaixo de Vitória (ES).

“As prioridades um, dois e três do agronegócio hoje são ligadas à logística. Até agora o que tínhamos era ruim e caro, mas estamos entrando em um território novo: a inexistência de infraestrutura para crescer, o que não tem preço”, afirma André Pessoa, sócio da consultoria.

Não bastasse o entrave na venda de commodities, o problema logístico também rouba uma fatia importante de competitividade de toda a cadeia produtiva. Pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Supply Chain (Inbrasc) com 450 empresas, sendo 65% indústrias, mostra que o maior problema das companhias em encontrar novos fornecedores está relacionado a transportes. A principal

Accesse o conteúdo completo em www.cartacapital.com.br Também disponível para iPad e Android



preocupação dos empresários (24%) é com o atraso na entrega, superando a qualidade (18%) e o preço (15%). A questão da deficiência de modais logísticos é apontada diretamente por 8% das companhias. Levantamento do Inbrasc a pedido de *CartaCapital* revelou que 72% das empresas poderiam economizar até 2 milhões de reais por ano, cada uma, com um sistema de transportes mais racional.

De um lado, esses problemas acentuam a dificuldade de importar. Para fugir de Santos, um produto que chega pela Bahia terá um custo elevadíssimo em terra para alcançar o Sul do País. De outro, atrapalham a integração dos parques industriais. “Uma indústria do ABC paulista não consegue comprar de um fornecedor do Nordeste por causa das péssimas condições das estradas federais, o que atrasa a entrega. Em São Paulo, o altíssimo custo do pedágio é o maior problema”, afirma Henrique Gasperoni, diretor do Inbrasc. Por tabela, para quem quer mudar sua empresa para outro estado em busca de vantagens fiscais, só vale a pena se levar toda a cadeia de fornecedores consigo.

A lentidão em atacar esses problemas, segundo o senador Clésio Andrade, se-



A lentidão das obras faz o PIB patinar, diz Clésio Andrade

Nó logístico. Estradas ruins impedem a indústria do ABC de comprar insumos do Nordeste

rá o principal fator para que o PIB continue patinando em 2% de crescimento ao ano, enquanto poderia chegar a uma meta saudável de 4% a 5%: “O governo superou uma barreira ideológica importante, que foi abrir espaço para a iniciati-

va privada, mas precisa melhorar muito a eficiência. Não adianta nada anunciar mais de 200 bilhões de reais em investimentos e devolver 12 bilhões de reais aos cofres públicos, como aconteceu no ano passado, por não executar os projetos previstos em orçamento”.

Nos cálculos da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), o País investe pouco mais de 30 bilhões de reais em transportes por ano, sendo 40% por conta da iniciativa privada. Esse valor poderia subir até 66 bilhões (1,6% do PIB) nos próximos três anos, caso o governo destrave uma longa lista de concessões e desonere o custo de capital, oferecendo mais garantias institucionais e jurídicas.

Reverter o nó da infraestrutura de transportes tornou-se, provavelmente, o maior problema da atividade produtiva brasileira, ao lado da reforma tributária. O termômetro do empresariado mostra que não falta capital para investir, o que pode criar um fluxo de dez anos de dinheiro “bom” na economia, formando ainda um novo e imenso mercado de mão de obra especializada para milhares de trabalhadores. Cabe agora ao governo colocar a máquina nos trilhos. ●

Porto inseguro Nas últimas semanas, cresceram os lobbies contra e a favor da Medida Provisória nº 595, que muda as regras do sistema portuário



Depois de flertar com as empresas nas áreas de rodovias e aeroportos no ano passado, o governo Dilma Rousseff decidiu atacar o problema mais urgente e de solução mais rápida: os portos. Nas últimas semanas subiu a temperatura e aumentaram os lobbies privados e trabalhistas em torno da aprovação da Medida Provisória nº 595, que pretende injetar 54,2 bilhões de reais em recursos com a licitação de 159 terminais, dos quais 42 são novas instalações. Para os operadores privados, um dos principais pontos de conflito é a garantia de que os complexos construídos antes de 1993, cuja outorga está vencendo, possam ter o contrato renovado por mais 25 anos.

“Essa indefinição causa muita insegurança e está travando investimentos de 11 bilhões de reais que já poderiam ter começado. Temos 27 grandes terminais nessa situação que são o sustentáculo dos portos da Bahia e do Rio Grande”, afirma o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABPT), Wilen Manteli. Já os portuários aumentaram a pressão para que os sindicatos mantenham o controle sobre a contratação de trabalhadores temporários, ponto em que o governo acabou cedendo, a contragosto das companhias, para conter o risco de greves em plena safra agrícola.

Para os empresários, pesa ainda a exigência prevista na MP para que todo terminal privativo

passasse por consulta pública. A ABPT defende apenas um anúncio público, dando liberdade para que grandes exportadores, como a Vale, por exemplo, escolham diretamente seu parceiro logístico no porto. “Essa exigência vai engessar mais uma vez o processo e afastar investidores. Nenhuma empresa vai gastar dinheiro em aquisição de terrenos e na elaboração de projetos, sabendo que corre o risco de ser atravessada por uma rival oportunista que pode travar a obra”, defende Manteli. Com um modelo mais flexível, a organização acredita que em dez anos o setor poderia receber recursos privados de 40 bilhões de reais, ajudando a cumprir com folga a meta federal. - POR ARNALDO COMIN

Soluções a bordo

Os investimentos podem chegar a 93 bilhões de reais para suportar mais de 200 milhões de passageiros até 2020

“**E**STAMOS trabalhando a todo vapor, não temos nem um minuto a perder”, diz, em tom agitado e com números na ponta da língua, Guilherme Ramalho, sobre os desafios da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do governo federal, da qual é o secretário-executivo. Egresso do Ministério do Planejamento e próximo à ministra Miriam Belchior, Ramalho é o número 2 da pasta, que há duas semanas foi ocupada pelo ex-governador do Rio Moreira Franco. Depois de deixar a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) para um cargo de maior “visibilidade”, Franco desembarca na área de aviação com discurso de quem pretende acelerar as metas, dando mais poder de fogo às concessões.

Se comparada a outros segmentos de transporte, onde as brigas por cargos e a ineficiência do Estado tornam o cenário mais preocupante, a SAC aparentemente tem a casa mais arrumada. A pressão, por sua vez, não poderia ser maior: os aeroportos brasileiros têm ganhado visibilidade mundial nos últimos anos pe-

las filas enormes, atrasos sistemáticos nos voos, quilômetros de reclamações de usuários e altas tarifas, que são incompatíveis com a qualidade do serviço.

O desafio imediato é adaptar a estrutura dos grandes aeroportos. No ano passado, o governo deu o primeiro passo, ao assegurar uma injeção de 24,5 bilhões de reais em concessões para Guarulhos (16,2 bilhões), Brasília (4,5 bilhões) e Viracopos (3,8 bilhões). A SAC corre agora contra o tempo para levantar mais 11,4 bilhões de reais com as concessões do Galeão (6,6 bilhões) e de Confins (4,8 bilhões). A meta é fechar até o fim de abril a primeira proposta do edital e marcar o leilão para setembro. Em paralelo, a Infraero trabalha em um plano de 5,6 bilhões de reais para adequar à demanda os terminais das 12 cidades-sede da Copa do Mundo.

O secretário da SAC assegura que as concessões estão cumprindo as expectativas: “As empresas já fizeram uma série de melhorias desde o ano passado. O terminal 3 de Guarulhos está a pleno vapor, assim como o segundo terminal de Viracopos.

A ampliação de Brasília também está ocorrendo dentro do prazo e já temos a sinalização de que, até 2014, os concessionários vão investir mais que o previsto no edital para cumprir as metas de qualidade”.

O caos aeroportuário que expõe a fragilidade da infraestrutura brasileira é um reflexo direto da ascensão da nova classe média. Na última década, o fluxo de passageiros triplicou, de 32 milhões em 2002 para 98 milhões em 2012. Até 2020, esse volume dobrará, superando 211 milhões, conforme calcula a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), entidade fundada no ano passado para defender os interesses das empresas de aviação civil e melhorar a comunicação com o governo.

Trocar o ônibus pelo avião, em um país com as distâncias do Brasil, é boa notícia para a população. O problema é dar conta do recado. A Abear calcula que a indústria deverá investir até 93 bilhões de reais em ampliação da infraestrutura. Dessa fatua, de 26 bilhões a 36 bilhões de reais virão da cota das empresas, que precisam expandir a frota atual de 450 aeronaves para quase mil aparelhos em sete anos.

Plano de voo

Concessões de privadas

AEROPORTO	INVESTIMENTO (em R\$ bilhões)	LEILÃO
Guarulhos	16,2	fev/2012
Viracopos	3,8	fev/2012
Brasília	4,5	fev/2012
Galeão	6,6	set/2013
Confins	4,8	set/2013
Total	35,9	

Fonte: SAC

Pacote de aviação regional

Reforma e ampliação de terminais – 1ª fase		
REGIÃO	AEROPORTOS	INVESTIMENTO (em R\$ bilhões)
Norte	67	1,7
Nordeste	64	2,1
Centro-Oeste	31	0,9
Sudeste	65	1,6
Sul	43	1
Total	270	7,3

Fonte: SAC

Investimento na aviação civil até 2020 (em R\$ bi)

Privado (frota)	26 a 36		
Público (infraestrutura)	42 a 57		
Total	68 a 93		
Transporte de passageiros (em milhões)			
	2002	2012	2020*
	32	98	211

*Previsão Fonte: Abear



Do governo sairá outro pacote de 42 bilhões a 57 bilhões de reais, para ampliar e modernizar 478 terminais, além da reativação e construção de outras 169 instalações. A meta da SAC é ainda maior: reaparelhar 689 aeroportos somente na esfera regional, de um total de 720 aeródromos existentes no País. Menina dos olhos da presidenta Dilma Rousseff, o plano de integração aérea tem recursos disponíveis de 7,3 bilhões de reais e está trabalhando no mapeamento dos 270 primeiros terminais, com destaque para regiões isoladas da Amazônia e do Centro-Oeste.

“Esse projeto é uma mudança de paradigma na aviação regional. O setor tornou-se um sistema de transporte de massa e queremos assegurar que cada brasileiro tenha acesso a uma pista de voo em um raio de 100 quilômetros”, afirma Ramalho. Por trás do projeto estão duas prioridades: garantir a integração das cinco regiões do País e criar um ambiente de negócios favorável à formação de novas empresas de menor porte para atender o interior. Como é um mercado de baixa viabilidade econômica, o subsídio do governo

Os aeroportos brasileiros se notabilizam por tarifas altas e baixa qualidade dos serviços

Ônibus por avião.

A ascensão da nova classe média aumentou o fluxo de passageiros

virá do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac), que gerencia a arrecadação com as grandes concessões e tarifas aéreas.

As primeiras cidades na lista foram escolhidas pela importância socioeconômica, pelo potencial turístico e pela carência de acessibilidade. Eduardo Sanovicz, presidente da Abear, endossa o projeto: “O modal aéreo formará as veias por onde

passará esse sangue-novo na economia do interior do País. A presidenta Dilma tem se mostrado muito sensível e interessada nos problemas que afetam a aviação civil”.

A pressão agora recai sobre o ministro Moreira Franco, que tem sobre os ombros a responsabilidade de garantir que os aeroportos façam bonito na Copa e, por tabela, ampliar a fatia da iniciativa privada nos investimentos em infraestrutura. A expectativa do mercado é de que a lista de concessões de Confins e Galeão ganhe novos nomes nos próximos meses.

O especialista Adalberto Febeliano, consultor técnico da Abear, acredita que será mais difícil para o governo fechar a conta das novas concessões. O principal motivo é a complexidade de ampliação de alguns aeroportos importantes, o que torna mais delicado o equilíbrio financeiro para os investidores. “Em Salvador há várias restrições ambientais para a construção de uma nova pista. Já o terminal do Recife está encalacrado dentro da cidade e o ideal seria a construção de um novo aeroporto. Manaus também tem dificuldades de expansão e representa um importante terminal de carga”, afirma. –POR ARNALDO COMIN

Crescimento fora de estrada

Longe dos portos, a exportação de commodities atola no interior do País, e o governo tenta destravar concessões

AS IMAGENS de caminhões carregados de soja e enfiados na lama até a carroceria no trecho amazônico da BR-163 falam por si. A Cuiabá-Santarém, 1,5 mil quilômetros de promessas que se arrastam por três décadas, é apontada como ícone da precariedade logística no interior do País. “Se em Santos está ruim, faça ideia de como vai a situação em Mato Grosso”, corrobora André Pessôa, sócio da Agroconsult, cuja equipe acaba de percorrer mais de 600 quilômetros de estradas por todo o País para a pesquisa do Rally da Safra.

A BR-163 é a única ligação da região produtora de grãos de Sorriso (MT) até o porto fluvial de Santarém, principal canal de escoamento de carga por essa via no Norte do Brasil. Com exceção do estado de São Paulo, que, apesar das duras críticas sobre a alta tarifa dos pedágios, equacionou os problemas mais graves na malha rodoviária, a lama, as pistas esburacadas, a falta de duplicação de vias e de sinalização são regra em praticamente todo o País.

Depois de alguma relutância, o novo plano do governo tenta atrair 42 bilhões de reais em investimentos privados para duplicar, modernizar ou construir 7,5 mil quilômetros de rodovias federais. O pacote prevê a concessão de nove lotes, mas, apesar do caráter de urgência, os dois primeiros, relativos à BR-040, que liga Brasília a Belo Horizonte, e o trecho mineiro da BR-116 foram adiados no início do ano, reflexo do baixo interesse pela modelagem. Uma nova tentativa de leilão pode ocorrer somente depois de agosto, quando estão previstos os outros sete editais.

“A situação é gravíssima na BR-163, mas também é muito crítica em Minas Ge-

rais, importante corredor de passagem, que não recebe investimentos há muito tempo”, pontua o senador Clésio Andrade (PMDB-MG), presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Para a entidade, as metas do governo são pequenas para o tamanho do problema. O saneamento pleiteado pelo setor prevê recursos de 177 bilhões de reais em 323 obras e intervenções rodoviárias.

Diante da pressão para garantir investidores, o governo fez uma série de ajustes nas regras de concessão para tornar o negócio mais atrativo, com ênfase na garantia de que os bancos públicos, BNDES à frente, garantam os financiamentos na fase inicial, enquanto as praças de pedágio não são instaladas.

Outra medida importante foi a redução da expectativa de aumento de tráfego de 5% para 4% ao ano, tornando mais realista a projeção, com um consequen-

te acerto na tarifa, em benefício das empresas concessionárias. Outros ajustes pontuais, como a adequação dos locais de pedágios para evitar a fuga de tráfego, também estão sendo feitos.

Para o presidente da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Duarte, as medidas agradaram à iniciativa privada, mas o governo erra ao bater na tecla da garantia de financiamento: “O principal problema continuam sendo os estudos de viabilidade. Quando o investidor se depara com a tarifa teto, há muita incerteza quanto ao retorno real do negócio”. Ele destaca que, apesar de a expectativa de tráfego ter baixado a 4%, a média de crescimento entre as associadas da ABCR não passou de 3% nos últimos 12 anos. “Na hora de definir o projeto, o governo precisa ser conservador e pensar no longo prazo. Quem deve ser ousado é o empresário no leilão”, diz.

Embora o novo modelo tenha agradado, Alberto Zoffmann, diretor de *project finance* do Itaú BBA, que assessora grandes investidores em concessões, reitera que os editais não levam em conta situações de mercado que podem inviabilizar a realização das obras. A principal delas é a obrigatoriedade de duplicação total dos lotes em cinco anos, quando alguns trechos menos prioritários poderiam ter o prazo mais alongado. “Estamos falando de 6.750 quilômetros que serão duplicados ao mesmo tempo por várias empresas em todo o País, isso dá quase uma Dutra a cada quatro meses. Levando em conta a concorrência com outras grandes obras em ferrovias e aeroportos, pode haver um aumento considerável no custo da mão de obra e de materiais de construção”, calcula Zoffmann.

Esse fator pode reduzir muito a atratividade do negócio. Para o executivo do Itaú BBA, a taxa de retorno na faixa de 5%, cujo potencial pode chegar a 15% com a alavancagem do capital no mercado financeiro, pode ser rapidamente corroída por uma inflação inesperada no setor. “Se os custos subirem mais de 20%, voltamos a um patamar de retorno de 7%.”

Mas o banco está otimista com o potencial de negócios que poderá vir das concessões, desde a emissão de debêntures de infraestrutura, novos fundos de renda fixa, seguros, fianças de performance, assessoria financeira e capacidade de atração de grandes investidores. —POR ARNALDO COMINI

O preço da ineficiência

Problemas e custos extras enfrentados frequentemente pelas empresas nas estradas

Falta de segurança	53%
Manutenção das vias	52%
Pedágios	51%
Burocracia na fiscalização	49%
Falta de suporte no atendimento	26%

Fonte: Inbrasc a pedido de CartaCapital. Base: 450 empresas