

# **Infraestrutura logística brasileira: Desafio e Solução.**

## **Organização e Financiamento**

Paulo Roberto Guedes – Setembro de 2016

### **Introdução**

Como consequência do aumento na movimentação de produtos entre os centros produtores e consumidores, sejam de um mesmo país ou entre eles, os gastos logísticos vêm crescendo em todo o mundo. As operações estão cada vez mais complexas e com graus de dificuldades cada vez mais elevados para sua eficiente realização. Velocidade, qualidade, integridade e baixos custos são algumas das exigências do momento atual, obrigando que se realizem operações logísticas cada vez mais sofisticadas.

As atividades logísticas têm crescido de importância na medida em que os mercados se expandem e os consumidores comportam-se de forma cada vez mais exigente. Novos mercados surgem em regiões que, até então, não constavam no mapa de prioridades das empresas e governos. Em todo o mundo, milhões de novos consumidores e fornecedores são incorporados ao mercado todos os anos, completando um quadro desafiador para os profissionais da logística.

Não há dúvidas, portanto, que o aumento de volume e a incorporação de novas regiões, mais distantes e de difícil acesso, caminhos mais longos e o aumento na diversidade da documentação correspondente, que precisa estar de acordo com as leis, os costumes e as culturas de cada uma das regiões atendidas, têm exigido operações logísticas mais complexas. Ronald H. Ballou, já em 2006, chamou esse fenômeno de 4D (1).

Em função disso a logística, que sempre teve como missão, entregar o produto certo, na quantidade certa, no lugar certo, no tempo certo e com o menor custo possível, agora, diferentemente de épocas passadas, foi integrada nas estratégias empresariais e governamentais. Bem realizadas, as atividades de planejamento e de execução logística, além de diminuir os custos de movimentação de mercadorias e pessoas, possibilitam, a empresários e governos, acesso a novos mercados de insumos e produtos, ajudam a alavancar a força do marketing, a captar consumidores e fornecedores mais distantes, a agregar valor ao produto, a gerar

satisfação ao cliente e a promover o crescimento e o desenvolvimento econômicos (2).

O resultado natural de tudo isso é que aumentaram, de forma extraordinária, as movimentações nas estradas, ferrovias, portos, aeroportos, armazéns, centros de consolidação e distribuição e aduanas, solicitando, quase que de forma automática, providências mais eficazes e urgentes na infraestrutura de transporte, nos sistemas de comunicação e informação e nas organizações das empresas, sejam elas tomadoras ou prestadoras dos serviços logísticos.

### **Desafio e Solução**

Por outro lado, muito embora se reconheçam os esforços no sentido de se organizar e controlar eficientemente os investimentos direcionados para a infraestrutura logística, esta última, como comprovam diversas pesquisas, não têm conseguido estar à altura das reais necessidades de movimentação de mercadorias, não só no Brasil, mas em todo o mundo (3). O caso brasileiro é um exemplo ainda mais notável dessa deficiência, pois nossas atividades comerciais, tanto aquelas voltadas para o mercado interno como aquelas voltadas para o mercado externo, carecem, e muito, de operações logísticas mais eficazes e uma infraestrutura adequada e compatível com a realidade brasileira.

O Brasil, além da enorme burocracia estatal e das dificuldades para elaborar projetos de indiscutível qualidade, ainda conta com limitações orçamentárias – agora mais do que nunca – bastante significativas. Ou seja, o Brasil ainda continua investindo mal e aquém das suas reais necessidades (4).

Dados relativos ao primeiro semestre de 2015 sobre o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) também não são nada animadores, pois de acordo com reportagem do Estadão (Edição de 09/01/2016), dos 37.627 empreendimentos previstos, apenas 3.358 foram concluídos, ou seja, 8,9%. 10.878, ou 28,9% estão nas fases iniciais; 7.699 (20,5%) em preparação; 189 (0,5%) em contratação; 2.644 (7,0%) em licitação; 346 (0,9%) em fase de projeto; e 33,3% (12.513) ainda não saíram do papel. É óbvio que a situação econômica do Brasil, por todo o ano passado, não tenha contribuído para que investimentos, não só em infraestrutura logística, fossem

realizados. Nem o PIL, Programa de Investimentos em Logística, em sua 2ª fase, com fortes apelos mercadológico e propagandístico do governo federal, conseguiu realizar o que estava previsto (5). Recessão econômica intensa, déficit orçamentário acima das expectativas e a substituição do ministro Joaquim Levy por Nelson Barbosa, que não conseguiu inspirar confiança junto aos principais investidores do setor, foram alguns dos motivos.

O gerente executivo de Política Econômica da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Flávio Castelo Branco, por diversas vezes, em palestras e seminários, têm comentado sobre frustração de empresários quanto à realização, pelo poder público, dos investimentos necessários à melhoria da infraestrutura no Brasil.

Mas é imperioso reverter esse quadro e voltar a investir (6). Não só porque a infraestrutura é imprescindível para o aumento da eficiência e da diminuição dos custos da produção, mas porque esse tipo de investimento colabora diretamente com o crescimento da economia, seja através da viabilização das atividades de comércio ou como fonte para a geração de empregos e rendas. “Além de manter um transporte de má qualidade e uma oferta restrita de serviços públicos, o baixo investimento no setor representa menos emprego e renda para a população e menos dinheiro nos cofres do governo”, comenta o jornalista Renée Pereira em artigo escrito para o Estadão de 05/05/16 e com base nos estudos feitos pela Consultoria GO Associados.

O próprio economista Gesner de Oliveira, da GO Associados e profundo estudioso do assunto, estima que se o Brasil investisse R\$ 70 bilhões, de um total de R\$ 198 bilhões previstos pelo governo Dilma, ainda em junho do ano passado, relativos ao programa de investimentos em infraestrutura anunciado, mais de quatro milhões de empregos seriam gerados, com impacto na produção de R\$ 200 bilhões.

Com relação aos impactos negativos para o comércio, consequência da precariedade de nossa infraestrutura logística (7), cabe ressaltar os estudos feitos pela CNI (Confederação Nacional da Indústria). Segundo aquela entidade, e de acordo com a reportagem realizada pela jornalista Kamila Donato (Guia Marítimo News de março de 2016), “cerca de US\$ 1,5 bilhão em produtos manufaturados, como carros, têxteis e alimentos, deixam de entrar na conta de comércio com os países vizinhos por causa das

péssimas condições de infraestrutura, seja em rodovias, portos ou ferrovias”. Há que se considerar que aproximadamente 16% de nossas exportações (US\$ 31,1 bilhões em 2015) destinam-se a países sul-americanos.

Os estudos da CNI mostram, ainda, que as exportações brasileiras para a América do Sul, com exceção do Equador e da Bolívia, tiveram desempenho negativo se comparados com os seus verdadeiros potenciais. Esses potenciais são calculados levando-se em consideração a distância e o tamanho dos mercados. Em 2014, do total dessas exportações, 53% foram através do transporte marítimo, 39% por transporte rodoviário e 5% pelo transporte aéreo.

O quadro a seguir ilustra esse baixo aproveitamento do potencial existente, entre o Brasil e os países da América do Sul, em face da “limitada e deficiente” infraestrutura brasileira de logística. Mais detalhes podem ser encontrados na íntegra do trabalho elaborado pela CNI e publicados em site próprio: “Desafios para a Integração Logística na América do Sul”.

País	Exportações
Argentina	-7%
Bolívia	2%
Chile	-3%
Colômbia	-5%
Equador	0%
Guiana	-1%
Paraguai	-1%
Peru	-5%
Suriname	-2%
Uruguai	-1%
Venezuela	-4%

Fonte: CNI

Ainda, segundo esses estudos, “a integração física da América do Sul é assunto antigo entre os governos do continente, tendo inclusive resultado em uma carteira de 31 projetos prioritários, que somam um investimento estimado em US\$ 21 bilhões, além de outros projetos individuais e menores. Desses empreendimentos, nenhum está concluído. Atualmente, 15 estão em fase de execução

e 16 sequer começaram a ser construídos. As deficiências nas malhas de ligação e nos serviços logísticos sul-americanos prejudicam o Brasil, principalmente reduzindo a capacidade de exportação. Para lidar com essas barreiras logísticas no comércio inter-regional as empresas adotam soluções que às vezes são a segunda ou terceira melhor opção, em que o custo logístico é significativamente incrementado”. (02/03/2016 – matéria da jornalista Kamila Donato para o Guia Marítimo News). A Confederação Nacional dos Transportes (CNT), por exemplo, calcula que a má qualidade das rodovias brasileiras (nas quais trafegam mais de 60% do total de cargas movimentadas no Brasil) é responsável por aumento superior a 30% no custo operacional para o escoamento dos grãos!

Diante deste cenário, parece claro que a diminuição dos gastos públicos e o aumento dos níveis de investimento, notadamente aqueles voltados à melhoria e à expansão da infraestrutura logística, devem ter prioridade na política econômica brasileira, mesmo considerando, neste grave momento atual, as enormes dificuldades para a obtenção dos recursos necessários. Controlar e auditar esses investimentos também são imprescindíveis, caso se queira alcançar resultados rápidos, efetivos e consistentes.

## **Organização e Financiamento**

Porém, se por um lado o crescimento da economia exige mais investimentos em infraestrutura, estes, por sua vez, exigem volumes de financiamento cada vez maiores (8). Mesmo em condições normais, orçamentos públicos não têm tido condições de, sozinhos, investir o montante exigido pela logística. E esta falta de recursos, principalmente em face das dificuldades pelas quais passa o governo brasileiro, na imprescindível busca do equilíbrio de suas contas públicas, transformou-se num crucial obstáculo. Parte da solução poderá estar no incremento das PPPs (Parcerias Público-Privadas) e das Concessões dos Serviços Públicos, pois pode ser a forma mais rápida e eficiente de se conseguir a contribuição dos recursos e dos investimentos privados.

Por outro lado, considerando como reais as possibilidades do capital privado suprir a falta de recursos governamentais, isto somente ocorrerá caso os projetos correspondentes sejam bem elaborados, viáveis, sob os pontos de vista técnico e econômico, e permitam a obtenção de retornos satisfatórios.

Consequentemente, ambientes políticos, econômicos, regulatórios e de negócios que permitam estabilidade, visibilidade e transparência são fundamentais para alavancar investimentos e aumentar a participação do setor privado, inclusive e notadamente, em projetos de longo prazo. Infelizmente não foi o que ocorreu nos últimos 10 anos (9).

Quando se trata de investimentos privados, além dos problemas macroeconômicos comentados, existem outros mais específicos, mas também importantes e que poderiam ser tratados de forma mais eficiente e rápida. São os casos das Concessões Públicas e as Parcerias Público Privadas (PPPs), consideradas como uma das grandes fontes de financiamento para esse tipo de investimento.

E, como disse Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), em entrevista concedida para a jornalista Kamila Donato (Guia Marítimo News de 02/03/16), “o governo deve fomentar a concorrência e fazer o que interessa para o País. Tem muito investidor querendo investir, mas eles querem também segurança jurídica e previsibilidade” (grifos meus).

Infelizmente, como demonstrado pela reportagem de Alexa Salomão (Estadão de 17/01/16) as dificuldades para que se realizem os investimentos previstos ainda são muito grandes. O quadro a seguir, montado pela própria jornalista e elaborado com base nas opiniões e avaliações de diversos especialistas e consultores ligados ao setor, concluiu que apenas 18% das concessões, dentre os R\$ 69,4 bilhões previstos, tem reais condições de serem realizadas (possibilidade A no quadro citado). A classificação de possibilidades foi feita com base na atratividade que cada projeto pode oferecer aos eventuais investidores. A = Dado como Certo; B = Dúvidas sobre Viabilidade e C = Risco de Não Sair do Papel. O economista Gesner de Oliveira, aqui já citado, faz análise semelhante quando, analisados os R\$ 198 bilhões de investimentos previstos para a infraestrutura logística, ainda no governo Dilma, ele “seleciona” R\$ 70 bilhões como prováveis de serem efetivamente realizados, posto que são investimentos com projeto executivo, estudos de demanda e interesse do setor privado nas suas realizações. (Entrevista publicada no site do Valor Econômico dia 16/08/16).

<b>CONCESSÕES PROJETADAS</b>			
<b>PROJETO E LOCALIZAÇÃO</b>		<b>R\$ BILHÕES</b>	<b>POSSIBILIDADE</b>
<b>Aeroportos</b>	Salvador	2,85	A
	Fortaleza	1,73	A
	P. Alegre	1,35	A
	Florianópolis	0,99	A
	<b>Sub-Total 1</b>	<b>6,92</b>	
<b>Portos</b>	Vila do Conde	0,50	A
	Outeiro 1	0,22	A
	Outeiro 2	0,22	A
	Outeiro 3	0,22	A
	Santarém	0,34	A
	<b>Sub-Total 2</b>	<b>1,49</b>	
<b>Rodovias</b>	BR-163	6,60	B
	BR-364/060	5,50	B
	BR-101/232	4,20	B
	BR-476/153/282/480	4,10	A
	BR-101/116/290/386	3,20	B
	BR-101/493/465	3,10	B
	BR-364/365	2,80	B
	BR-101	1,10	B
	<b>Sub-Total 3</b>	<b>30,60</b>	
<b>Ferrovias</b>	Norte Sul 1	7,80	C
	Norte Sul 2	4,90	C
	FerroGrão 1	9,90	C
	FerroGrão 2	7,80	C
	<b>Sub-Total 4</b>	<b>30,40</b>	
<b>TOTAL DOS INVESTIMENTOS PREVISTOS</b>		<b>69,41</b>	<b>18,0%</b>

Algumas indefinições quanto a questões financeiras (falta de recursos para o BNDES (10), por exemplo) tem contribuído para aumentar as incertezas, notadamente no caso das ferrovias, pois por necessitarem investimentos vultosos, apresentam maiores riscos.

Reportagem dos jornalistas Daniela Amorim e Vinicius Neder, do Estadão (07.08.16), com base em entrevistas realizadas junto a diversos representantes de instituições financeiras brasileiras, deixa claro que “os bancos comerciais no Brasil não têm balanço suficiente para financiar investimentos de prazo muito longo”. Na mesma reportagem, José Olympio Pereira, presidente do Credit Suisse Brasil, faz uma informação importante: “Não é papel mais para banco. A indústria bancária mundial sofre pressão regulatória e não tem mais condição no balanço de fazer isso. A indústria bancária tem papel no início da execução do projeto, para no momento seguinte, o projeto financiar isso no mercado”. Hélio Magalhães, presidente do Citi Brasil, segue o mesmo tom, quando afirma que é necessário “descobrir soluções para mitigar o risco cambial e atrair mais capacidade de seguro para grandes projetos”.

Infelizmente, outra possível fonte de financiamento, os recursos oriundos dos fundos de pensão também estão rareando. Como se tem acompanhado pelo noticiário, grandes fundos de pensão, principalmente aqueles atrelados às empresas estatais, estão em situação difícil e terão poucas oportunidades, no momento, de atuarem no mercado de infraestrutura (11).

É óbvio que dúvidas relativas ao planejamento, aos contratos em vigência (para as ferrovias, principalmente) e à regulação dos novos processos licitatórios, principalmente no que diz respeito à forma de como serão estabelecidas as tarifas das novas e possíveis concessões, também ajudam para que muitos empresários adotem a cautela no momento de decidirem sobre seus investimentos.

Como é do domínio de todos aqueles que lidam com as concessões de serviços públicos, a falta de marcos regulatórios e de regras claras e bem definidas e a falta de transparência, são alguns dos principais obstáculos para que seja estabelecido um clima de confiança e segurança, necessárias para a realização, com maior rapidez, de projetos que contemplem de forma contínua, a participação do setor privado, seja na forma de concessões dos serviços públicos ou das parcerias público privadas (12).

Outro problema está no fato de que não há uma correta e competente coordenação dessas atividades que se encontram distribuídas entre diversos órgãos, agências e instituições, governamentais e/ou privadas, que participam do esforço que se realiza para a consecução eficaz dos investimentos em infraestrutura logística (13). A coordenação de esforços, públicos e privados, é que permitirá o correto direcionamento dos investimentos necessários, bem como melhor aproveitamento dos recursos e dos ativos existentes.

Como já comentado, inclusive em artigo aqui neste espaço, essa falta de liderança e de competência gerencial têm prejudicado o desenvolvimento integrado dessas atividades e dos investimentos correspondentes. *“Por mais que a iniciativa privada se mostre interessada em investir em infraestrutura, é preciso que a autoridade pública lidere o esforço de conjugar todos os planos, de modo que o mercado possa aproveitar as vantagens de uma logística mais eficiente e de cada modal. Do contrário, os investimentos, que já estão com décadas de atraso, continuarão destinados apenas a iniciativas isoladas, em modais sem conexão*



*entre si e sem contribuição efetiva na diminuição do Custo Brasil*”, foi meu comentário em artigo no último dia 16 (“Necessidade de priorizar investimentos, novo Governo poderá criar reais oportunidades para a infraestrutura logística”).

O economista Gesner de Oliveira, da GO Associados e estudioso do assunto, reiteradas vezes, em palestras e artigos, tem comentado que os investimentos em infraestrutura, de uma forma geral, carecem de solução para três problemas pontuais: recursos, garantias e regulação. Ainda recentemente, em palestra na Ordem dos Economistas de São Paulo (05/08/16), Gesner de Oliveira comentou que a sustentação da infraestrutura, “baseada no tripé Regulação, Planejamento e Gestão”, precisa contar com uma “nova cultura de parcerias e concessões”. Este ponto é demasiadamente importante, pois, ainda segundo ele, além das exigências de novos recursos e obtenção de garantias mais adequadas, é necessário que se desburocratizem os processos que tenham como objetivo, gerar mais investimentos para a infraestrutura. E complementa dizendo aquilo que deveria ser característica própria e inerente a qualquer novo empreendimento: bons projetos, menor custo de transação, maior transparência, reforço ao amparo legal, mecanismos para aumento de capital e segurança para a continuidade dos serviços.

Em artigo publicado no último dia 7, aqui mesmo no Guia do TRC (“Brasil precisa de um plano de infraestrutura que explore suas potencialidades”), Carlo Lovatelli, presidente da ABIOVE (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais) e vice-presidente da Fundação Bunge, de forma pertinente e oportuna fez observações importantes e que vale à pena repetir: “Deste modo, cada ator é essencial para contribuir com melhorias e inovação nesse setor, mas essas mudanças devem ser encabeçadas pelo governo, que precisa ter definidos planos com fixação de prioridades e metas, determinando as obras necessárias com a melhor relação custo benefício para o País. As metas devem ser acompanhadas de avaliação transparente, periódica e profunda do seu andamento, e o diálogo com os diversos setores da economia deve ser aberto, construtivo, de forma que permita correção de rumos”. E continua: “A iniciativa privada, por outro lado, deve ser estimulada a atuar em parceria com o setor público para a elaboração e execução de projetos de boa qualidade, com menor custo para a sociedade e ao menor tempo possíveis. Sempre considerando o que cada setor tem para contribuir com dados,

expectativas e planos de investimentos no País”. E conclui: “Do mesmo modo, o setor acadêmico tem muito a contribuir, por meio de pesquisa e inovação, atuando como parceiro do governo e da iniciativa privada. A demanda por criar um intercâmbio entre as intuições de pesquisa e a sociedade é urgente e o Brasil não tem tempo a perder”.

Considerando todo o exposto e que a Governança (14) é uma característica essencial da moderna administração pública ou privada, entendo ser fundamental:

1. Fortalecer as agências reguladoras (15) que, além de retomarem suas autonomias e priorizarem a competência técnica, precisarão se livrar das influências e nomeações políticas.
2. Desburocratizar e restabelecer a capacidade de planejamento integrado como forma de evitar a sobreposição de funções institucionais e os conflitos de gestão;
3. Traçar políticas para a logística brasileira que contemplem a multimodalidade e a articulação das diversas cadeias produtivas;
4. Institucionalizar, utilizando até mesmo o PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte), processos contínuos de planejamento, como forma de se manter essas políticas integradas;
5. Transformar a EPL (Empresa de Planejamento Logístico) em empresa que, de fato, tenha condições para organizar, estruturar e qualificar o planejamento integrado da infraestrutura e da logística no Brasil (16);
6. Estabelecer regras claras (marcos legais e regulatórios com bastante transparência) para atrair a iniciativa privada para projetos de infraestrutura logística. Introduzir, inclusive, o “Compliance” (17) como instrumento inegociável para que se combata e corrupção com mais eficiência;
7. Priorizar os projetos mais viáveis e compatíveis com as políticas maiores (econômicas e de investimentos em infraestrutura logística);

8. Assegurar que os projetos implantados maximizem a utilização dos ativos instalados, bem como aqueles já existentes;
9. Definir e buscar recursos (18) que financiem os principais investimentos em infraestrutura estabelecidos. Critérios claros e justos de financiamentos e sobre as taxas de retorno, diminuir eventuais riscos cambiais e gerar maior capacidade de seguro para os grandes projetos, também são fundamentais (19).

Vale a pena lembrar frase do professor Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, dita em 09/01/2015: “Apesar de nossos atrasos e da grande necessidade de melhorias de processos de gestão, já temos, sim, um importante histórico de grandes obras de infraestrutura, e que foram realizadas por companhias nacionais e internacionais extremamente competentes, por meio de milhares de profissionais dedicados e comprometidos com o país”.

Embora a vontade política para se enfrentar esses obstáculos seja o primeiro passo (20), é evidente que a realização desses investimentos, com significativa participação do setor privado, terá que suplantar outros obstáculos de ordem política, quando não ideológicos. Cada projeto é um projeto e, portanto, demandará tempo para o seu entendimento, compreensão e viabilização, mas é necessário que haja avanços. De fato, uma boa e necessária agenda para qualquer governo de plantão.

Todos aqueles que operam ou se utilizam da logística, mesmo considerando o difícil momento atual, precisam pressionar o novo governo e outros que virão, para que os investimentos de ampliação e melhoria da infraestrutura logística sejam transformados em políticas de Estado, pois a falta deles, ou com alguns realizados para a consecução de objetivos duvidosos ou sem visão de futuro, continuarão gerando graves problemas para nossa economia, para nossas empresas e mantendo nosso País no atraso.

(1) O Professor Ronald H. Ballou, (Weatherhead School of Management, Case Western Reserve University, de Cleveland, Ohio/EUA), chamou a atenção para esse fenômeno, batizando-o de 4D. Distância (mais longa), Demanda (maior), Diversidade (mais culturas diferentes) e Documentação (mais complexa e com exigências diferentes).

- (2) “Portanto, o diferente nestes últimos anos é que, além de se buscar soluções logísticas mais inteligentes para diminuição dos gastos (ou custos) logísticos, passou-se a discutir sobre a importância estratégica da logística, na medida na qual ela pode propiciar, para empresas e países, vantagens competitivas imprescindíveis”, foi minha conclusão quando escrevi, aqui mesmo, em janeiro deste ano, o artigo “Os novos papéis da logística no cenário mundial”.
- (3) Estudos sobre as necessidades de infraestrutura em todo o mundo, publicados pelo BCG Perspectives (Ross Love, Alex Macoun e Glenn Goldsmith) em novembro de 2014, dão conta que “o ‘gap’ existente entre a necessidade projetada, para todo o mundo, de investimentos em infraestrutura, até 2030, é de US\$ 25 trilhões”. Este número foi calculado com base na estimativa de que será necessário investir, até 2030, entre US\$ 60 trilhões e US\$ 75 trilhões e que os governos, diante das dificuldades com suas respectivas “contas públicas”, poderão investir no máximo US\$ 50 trilhões. Problema para quase todos os países do mundo!
- (4) Livro organizado por Armando C. Pinheiro e Cláudio R. Frischtak (“Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes” – Editora IBRE/FGV) e publicado em 2014, já demonstrava que “há três décadas investimos pouco mais de 2% do PIB em infraestrutura, uma fração do que fazem alguns de nossos concorrentes diretos no mercado internacional e alguns países da América Latina (onde essa taxa está na faixa de 4% a 8% do PIB), e abaixo do mínimo necessário para repor a depreciação do capital fixo per capita no setor, estimado em 3% do PIB”. A China tem investido cerca de 7,5% a 8,5% do PIB em infraestrutura logística, enquanto a Índia, outro país pertencente ao grupo BRIC’s, cerca de 4,7%!

A queda nos investimentos e a falta de uma política clara para os investimentos em infraestrutura logística foram assuntos abordados por mim em dois artigos publicados na Revista Mundo Logística: “A Política Econômica e a Infraestrutura Logística”, edição de janeiro de 2014 e “Infraestrutura e Multimodalidade: Exigências da Moderna Logística Brasileira”, edição de agosto de 2015.

- (5) PIL<sup>2</sup> (2ª fase do Programa de Investimento em Logística), de junho de 2015, previu investimentos na ordem dos R\$ 198,4 bilhões, aplicados entre 2015 a 2018: rodovias (R\$ 66,1 bilhões), ferrovias (R\$ 86,4 bilhões), aeroportos (R\$ 8,5 bilhões) e portos (R\$ 37,4 bilhões). Em face da necessidade de se buscar o ajuste fiscal, o governo federal, segundo divulgado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), ainda no último dia 28, reduziu em 11,8%, para o ano de 2016, os investimentos destinados à infraestrutura de transporte. Balanço do PIL relativo às metas estabelecidas para os anos de 2015 e 2016, feito pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 11/04/2016 (Natália Pianegonda da Agência CNT de Notícias) indica que, até agora, **nenhuma concessão foi realizada**. RODOVIAS: Das 15 concessões rodoviárias previstas, num total de quase sete mil quilômetros, nenhuma realizada. As quatro de 2015 estão em fase de audiência pública, no TCU (Tribunal de Contas da União) ou aguardando lançamento do respectivo edital. Dos 11 leilões de 2016, há, somente os editais para contratar empresas que irão elaborar os estudos de concessão, para depois irem para o TCU. FERROVIAS: De 6 projetos, há somente estudos de viabilidade (técnica, econômica e ambiental) para três, um com estudo em desenvolvimento e dois em análise pelo TCU. AEROPORTOS: Até o final de 2016 deveriam ser realizados leilões para quatro aeroportos. Todos estão com seus estudos de viabilidade aguardando análise do TCU. PORTOS: Os leilões das seis áreas previstas foram adiados de 31 de março para junho e, posteriormente, suspensos e sem previsões.

- (6) Em artigo publicado em fevereiro de 2015, e considerando que em época de poucos recursos é preciso priorizar, comentei: “Mas essa priorização, além de itens como educação, saúde e segurança, há que se colocar como um dos grandes objetivos a serem alcançados, os investimentos na infraestrutura logística”. E prosseguia alertando que, de uma forma diferente como feito até então, era preciso concentrar os investimentos e aplicá-los de forma coordenada, integrada, concreta e que respeite as regionalidades de um País como o Brasil, posto que infraestrutura e multimodalidade devem ser tratadas como prioridade de qualquer governo. Era, e ainda é, um dos caminhos mais rápidos para o aumento da competitividade e aceleração do crescimento. E mais: “como já exaustivamente comentado, o que precisamos agora, além da imprescindível competência gerencial, é estabelecer um pacto para que essas soluções sejam colocadas em prática sob qualquer governante do momento e sob qualquer circunstância”. (“Consumo não garantirá mais crescimento. É preciso priorizar os investimentos em infraestrutura” – artigo publicado na Revista nº 8 do Clube Internacional de Seguros do Transporte – CIST, em janeiro/fevereiro de 2015).
- (7) O “World Competitiveness Yearbook”, que divulga o IMD (Índice de Competitividade Mundial, ranking elaborado pelo International Institute for Management Development, em parceria com a Fundação Dom Cabral-FDC), o Brasil, entre 61 países avaliados em 2015, está na 56ª posição, sendo que em 2009 ocupava a 40ª. Segundo o coordenador do núcleo de inovação e empreendedorismo da FDC, a perda de posições brasileira levou-nos a ficar no “extremo inferior do ranking, à frente apenas da Mongólia, Croácia, Argentina, Ucrânia e Venezuela”. Problema maior, ainda, é quanto à eficiência do governo: o Brasil está na penúltima posição. Outros itens que colaboraram para queda da competitividade foram a baixa confiança nas instituições brasileiras, o desequilíbrio nas contas públicas e a baixa capacidade da inovação e baixa qualidade da educação.

Em 2014, de acordo com o Fórum Econômico Mundial, e divulgado pelo Valor Econômico, em 20/01/2016, o Brasil ocupa a 75ª posição entre 140 países em termos de infraestrutura. O Banco Mundial, na publicação do Índice de Desempenho Logístico (LPI) de 2014, classifica o Brasil na posição 65, dentre 160 países analisados. A avaliação da qualidade das rodovias brasileiras, feita pelo Fórum Econômico Mundial, coloca o Brasil, em 2014, na 121ª posição.

Apesar da baixa qualidade dos portos brasileiros (120ª posição entre 140 países avaliados pelo Fórum Econômico Mundial), e de acordo com a Agência CNT de Notícias (22/01/16), os portos brasileiros movimentaram 98,6% das exportações brasileiras em 2015. Destes, 95,9% foram por via marítima e 2,7% por via fluvial. Foram mais de 628 milhões dos 637,6 milhões comercializados para o exterior em todo o ano passado, conforme a SEP (Secretaria Especial de Portos), com base em dados do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio).

- (8) Em artigo intitulado “Investir é Crescer”, publicado pelo Valor Econômico no último dia 7, o professor Delfim Neto alerta: “É claro que o investimento público pode (e em alguns casos, talvez deva) ser financiado pelo endividamento do Estado, mas deve-se privilegiar os projetos de infraestrutura cujas taxas de retorno social são superiores às privadas, tudo com transparência e custos no orçamento”.
- (9) “Burocracia, má gestão, corrupção, vários são os motivos que impedem o investimento público de deslanchar, a despeito da forte alta registrada na arrecadação pública”. “A desconstrução do aparato regulatório instituído até 2002

encurtou os horizontes e elevou o risco. As agências reguladoras foram enfraquecidas e o tema da privatização foi politizado” (“Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes”, livro organizado por Armando C. Pinheiro e Cláudio R. Frischtak, publicado pela Editora IBRE/FGV em 2014).

Ainda quatro dias antes, o governo cancelou a licitação de cinco terminais de granéis sólidos que estava prevista para ser realizada no dia 10 de junho de 2016, pois os “empresários se mostraram interessados, mas apontam que momento não é o mais adequado para o leilão, devido a perdas no setor agrícola e ao quadro econômico ainda instável”. “Em nota, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil disse que neste período a modelagem dos editais poderá ser reavaliada com o objetivo de tornar a concessão mais atrativa e adequada à demanda” (Kamila Donato para o Guia Marítimo News de 07/06/2016).

“Se o programa (de concessões públicas e privatizações) for desenhado para atrair o investidor estrangeiro, podemos ver a entrada de mais de US\$ 30 bilhões até o fim da gestão desse (Temer) governo”, comenta o banqueiro Ricardo Lacerda, do BR Partners, em entrevista para o Estadão em julho de 2016.

(10) O BNDES chegou a financiar quase 70% do total de volume destinado aos financiamentos em projetos de infraestrutura (crédito privado ou linhas ofertadas). Para isso, cobrava os juros com base no TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo). O setor privado, em compensação, cobra com base no CDI (Certificado de Depósito Interbancário). A falta do BNDES, os custos desses financiamentos serão mais caros, sem dúvida.

(11) Estudo realizado pelo Centro de Estudos de Finanças do INSPER, em parceria com a Spectra Investments, mostra claramente “que os fundos de pensão – e em especial os do setor público, como Petros (Petrobrás), Previ (Banco do Brasil), Funcef (Caixa Econômica Federal) e Postalís (Correios), citados na Operação Greenfield – ignoraram o que é referência internacional na gestão de private equity, diz a professora responsável pelo levantamento, Andréa Minardi. (reportagem dos jornalistas Fernando Scheller e Mônica Scaramuzzo, publicada no Estadão, caderno de Negócios de 10/09/2016). O estudo do Insper também mostrou que “49% dos investimentos em private equity dos fundos de pensão do setor público se concentraram no setor de infraestrutura”, enquanto nos fundos privados essa participação é, em média, de 30%.

O que se sabe, também, é que além do chamado “déficit atuarial”, proveniente principalmente pelo aumento da idade média dos pensionistas, esses fundos sofreram muita intervenção política (\*), tiveram recursos desviados e foram administrados por gestores sem qualquer experiência no setor e erraram muito, ao investir em empresas com objetivos duvidosos (a Sete Brasil é um grande exemplo) ou que tiveram péssimos resultados.

(\*) Os relatórios iniciais da Operação Greenfield dão conta que houve muito “conflito de interesses” nas negociações realizadas entre os principais fundos de pensão do setor público e as empresas que receberam parte substancial dos recursos investidos. Reportagem de Bela Megale e Rubens Valente, da Folha de São Paulo do dia 07/09/16 (“Investigação indica conflito de interesse – Executivos de fundos de pensão foram trabalhar em empresas que teriam sido beneficiadas por suas decisões”), com base em informações do próprio Ministério Público Federal, ilustram o quanto as ingerências políticas agravaram a situação financeira desses fundos.

(12) O professor Delfim Neto, em artigo já citado, resume em quatro os pontos relevantes dos quais dependem os investimentos, principalmente do setor privado: “1º) ambiente geral de negócios e do comportamento amigável da autoridade. Esta deve respeitar o fato de que o "espírito animal" do investidor o leve a escolher os projetos com maior taxa de retorno. As restrições legais ou ideológicas podem ser severas (ele as embute (\*)), mas devem ser estáveis; 2º) da diferença entre a taxa de juro real que poderia obter em aplicações alternativas; 3º) da facilidade de crédito com colaterais razoáveis; e 4º) da diferença que se espera entre o valor atual do investimento e o valor atual dos seus resultados no mercado”.

(\*) “O sistema (judiciário) brasileiro é, em parte, responsável por piorar a alocação de recursos na economia e alimentar a insegurança jurídica”. Isto faz com que “os agentes econômicos precisam incorporar em suas decisões de investimento, esse risco”, comenta a economista-chefe da XP Investimentos, em artigo escrito para o jornal O Estado de São Paulo de 10/09/16 (“Investimentos: o duplo custo do Judiciário”). Para ela, a “judicialização e o ativismo judicial formam uma combinação explosiva”, alimentando ainda mais, no Brasil, a insegurança dos investidores.

(13) Reportagem do Estadão (Economia & Negócios de 10/09/2016) mostra um pouco as dificuldades existentes no Brasil para que investimentos em infraestrutura possam ser realizados de forma rápida e eficaz: “depois de consumir cinco anos em tratativas e discussões para tornar viável a construção de uma linha de transmissão de energia, entre Manaus (AM) e Boa Vista (RR) – último trecho que resta para conectar todos os Estados do País ao sistema integrado de eletricidade – o governo brasileiro se vê obrigado a assumir uma dívida de, pelo menos, R\$ 534 milhões, sem dispor de um metro sequer de linha de transmissão nessa área”. Simplesmente porque a concessionária ganhadora do leilão, realizado em setembro de 2011 (Transporte Energia, formada pela estatal Eletronorte e a empresa Alupar), devolveu a concessão. Motivo? É que essa linha de transmissão, com 725 km de linha, tem 125 km que passam pela terra indígena Waimiri Atroari, na qual vivem, segundo a reportagem do Estado, 31 aldeias e 1.600 índios. O processo está na Funai e o Ibama não concede a respectiva autorização. O consórcio está pedindo que o governo federal seja responsável pelo pagamento das multas e gastos incorridos até agora.

(14) Em setembro de 2014 eu já comentava ser imprescindível a ‘governança pública’ para que se alcançasse real e concreta melhoria na gestão e no correto direcionamento dos esforços e dos recursos públicos destinados aos investimentos em infraestrutura logística no Brasil. Em 2014, em Brasília, o Painel 2014 (“Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística”), realizado pelo Instituto Besc – Humanidades e Economia, já expressava essa preocupação, tendo escolhido como principal objetivo do seminário, discutir como o Brasil poderia realizar um esforço conjunto no sentido de colocar, em prática, por qualquer governo de plantão e sob quaisquer circunstâncias, os diversos planos e projetos existentes para desenvolvimento da infraestrutura logística brasileira. Os resultados daquele Painel constam no artigo “Infraestrutura e Multimodalidade: Exigências da Moderna Logística Brasileira”, publicado pela Revista Mundo Logística, em 2014.

(15) Cláudio Frischtak, em matéria de Renée Pereira (Estadão/Desafios do Brasil, de 05/06/2016): “Das medidas para recuperar a confiança, o fortalecimento das agências reguladoras é ponto central”. “Isso traria mais estabilidade para o mercado, reduziria o risco regulatório e o prêmio exigido pelos investidores”. O aumento da complexidade operacional das concessionárias também tem exigido que as agências reguladoras desenvolvam “um papel inovador na sua relevante

missão de garantir adequados níveis de serviços a preços justos”, concluiu Geovani Fagundes, sócio da PwC Brasil em seminário em Brasília. O governo Temer tem comentando que buscará o fortalecimento das agências reguladoras, além de fazer revisões sobre taxas de retorno dos investimentos, incentivo à entrada de empreiteiras de médio porte, bem como a participação de empreiteiras estrangeiras em consórcios.

- (16) A EPL, que entre outros objetivos, visava o desenvolvimento e implantação do Trem-Bala (RJ, Campinas, SP), transformou-se num grande cabide de empregos e sem atuação efetiva. Segundo informações do jornalista João Domingos (Estadão de 13/08/16), “desde 2013 (a EPL) teve previsão orçamentária superior a R\$ 1 bilhão. No ano passado seu orçamento foi de R\$ 311 milhões. A empresa tem 181 funcionários”. É uma empresa que poderá entrar na lista das privatizações.
- (17) Levantamento realizado pela consultoria ICTS Protiviti, em 2015, com 642 empresas brasileiras, mostrou que elas ainda são muito vulneráveis, quando o assunto é corrupção e apresentam diversos tipos de dificuldades para combatê-la de forma eficiente. O estudo indicou que o baixo ou muito baixo nível de maturidade de compliance é característica de 48% das empresas pesquisadas, enquanto 27% tem grau médio e somente 25% alcançam o nível médio alto e alto. Em síntese: a maioria das empresas brasileiras ainda está demasiadamente exposta à corrupção (Juliana Machado para Valor Econômico, em 12/08/2016). No site do Valor Econômico (‘vídeo’ de 05/08/2016), com base em levantamento feito junto a 320 empresas de capital aberto, está claro que a Lava-Jato é um dos principais fatores pelos quais auditores tem apontado alertas nos balanços contábeis das empresas, posto que são muitos os riscos em função desse evento (“Crise Econômica e Investigações de Corrupção, aumentou o número de pareceres de auditores externos que indicam riscos financeiros”).
- (18) O economista Gesner de Oliveira, em palestra feita para a Ordem dos Economistas do Estado de São Paulo, em 05/08/16, ao comentar que é preciso buscar um “novo padrão de financiamentos de longo prazo”, sugere algumas fontes para financiar os investimentos em infraestrutura, tais como: Programas de Privatizações, Securitização da Dívida, RPPS (Regime Próprio de Previdência Social) e Fundos de Pensão. A se analisar.
- (19) A Câmara dos Deputados já aprovou, inclusive, a medida provisória (727/16) que criou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O único item excluído foi aquele que criava, no sistema de contratações, o chamado convite qualificado. Na MP 727, já para 2017, contem projetos específicos de infraestrutura (rodovias, hidrovias, ferrovias, de mobilidade urbana, de saneamento e elétricos) que, uma vez aprovados, e de acordo com as informações divulgadas, poderão render cerca de R\$ 31 bilhões aos cofres públicos.
- (20) O ministro Moreira Franco foi nomeado, pelo governo Temer, Secretário Executivo do PPI, que terá, entre outras obrigações, tirar do papel, um conjunto de concessões públicas cujo valor está estimado em R\$ 200 bilhões e que terão, como objetivo principal, modernizar a infraestrutura brasileira.