

## Infra-estrutura

# Investimento em transporte e portos

**P**ARA APROVEITAR as oportunidades existentes no cenário internacional o agronegócio brasileiro deve ter em conta dois pressupostos básicos:

- Reduzir custo para manter ou crescer a sua participação nas exportações, por meio da competitividade, principalmente nos produtos de menor valor agregado;
- Outros países concorrerão na ocupação dos espaços comerciais.

Um dos pontos críticos para o setor depende mais da política interna e está diretamente ligado à área de infra-estrutura e logística. Há sério risco de paralisar o processo de ampliação da produção e das exportações futura do agronegócio.. É diferente dos casos das medidas protecionistas adotadas pelos países importadores e concorrentes, que fogem do controle nacional, quanto a barreiras, quotas, sobretaxas, subsídios etc.

A escassez de investimentos coloca em xeque a viabilidade das novas fronteiras agrícolas, mais dependente de melhorias na movimentação, procedimento e operacionalização de insumos e produtos. O envolvimento de outras bases geográficas de produção, do sul e sudeste rumo ao norte e centro-oeste, passou a exigir armazéns, rodovias, ferrovias e portos em rotas diferentes daquelas tradicionais, principalmente para serem competitivas no mercado externo.

Os fatores limitantes para a execução dos grandes projetos de infra-estrutura não limitam às questões financeiras. Existem fundos para aportar recursos em função da análise das variáveis macroeconômicas, como a evolução dos juros e da renda nacional. Os investimentos depen-

dem de uma complementação pública. As incertezas nos aspectos relacionados ao marco regulatório e à área ambiental têm efeito negativo.

Além de possuir uma das mais baixas densidades de malha rodoviária pavimentada do mundo, com precário estado de conservação, a matriz de transporte brasileira está concentrada em rodovias, de maior custo em relação às demais, em termos de transporte de mercadorias em grande escala e a longa distância.. Devido à sua predominância no sistema, exerce muita influência na formação do custo de frete interno.

Os investimentos públicos em rodovias estão abaixo do reivindicado pelo setor privado. Foram R\$ 11,7 bilhões nos últimos quatro anos. De acordo com a Asso-

ciação Brasileira de Desenvolvimento da Indústria de Base, o Brasil precisa reduzir seu custo logístico de 20% para 14% do Produto Interno Bruto (PIB). Para isso são necessárias aplicações anuais, durante cinco anos, de R\$ 16,0 bilhões. Nos Estados Unidos, os gastos com logística de transporte correspondem a 8% do PIB.

O incentivo a outros modais fora do transporte e a integração entre eles pela multimodalidade, é a saída para evitar os altos custos do transporte agrícola.

Embora a Rede Ferroviária Federal tenha sido privatizada em 1996, ainda permanecem os problemas estruturais herdados da época do controle estatal.. A cobertura, de 29.798 quilômetros é pequena, com uma densidade de 3,4 por

## Sistema rodoviário nacional

- Total: 1,751 milhão de km
- Federação: 70 mil km – 80% pavimentada
- Estados: 208 mil km – 45% pavimentadas
- Idade média da frota de caminhões: 17,5 anos
- Estradas péssimas, ruins ou deficientes: 70%
- Concessionárias privadas (36): 10 mil km e investimentos de R\$ 10 bi entre 1996 e 2005

Fonte: MT, CNT e Abdib

## Sistema ferroviário nacional

Ano	Movimento (milhões t)	Número de locomotivas	Número de vagões	Produção de vagões
1997	253,1	-	-	119
2001	305,1	-	-	748
2002	320,9	1.895	67.795	294
2003	345,2	1.987	62.932	2.028
2004	378,0	2.125	74.400	4.502
2005	388,0	2.394	90.119	7.500

1.000 quilômetros quadrados, além de problemas com:

- 12.400 passagens em nível (20% consideradas críticas)
- Transbordo de carga;
- 843 invasões de faixa de domínio (re-alocação das comunidades);
- Contornos e variantes de cidades;
- Velocidade média = 23 km por hora

As 11 malhas concedidas à iniciativa privada representam cerca de 95% do sistema ferroviário do País (28.239 quilômetros). Em 1958, o país tinha 38 mil quilômetros de ferrovias. As quatro principais concessionárias detêm 75% dos investimentos totais realizados de 1996 a 2005, em torno de R\$ 9,5 bilhões. A aplicação do governo foi de R\$ 500 milhões. Em 2006 as aplicações ficaram ao redor de R\$ 2,35 bilhões.

Os recursos contribuíram para a modernização da estrutura existente, sobretudo em manutenção, comunicação e rastreamento. Como os contratos prevêem a devolução da malha no final da concessão, não há estímulos para investimentos de longo prazo. Mesmo assim, até 2010, estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social projetam inversões de R\$ 12,5 bilhões para ampliação da malha existente e aquisição de vagões e locomotivas.

### Brasil: movimentação de cargas nos portos

Ano	Milhões de toneladas*
2000	252,8
2001	275,5
2002	287,2
2003	305,8
2004	359,9
2005	364,0

\* Líquidas. Janeiro a setembro de cada ano.  
Fonte: Anta

O fortalecimento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é considerado vital para a superação dos desafios existentes, no sentido de:

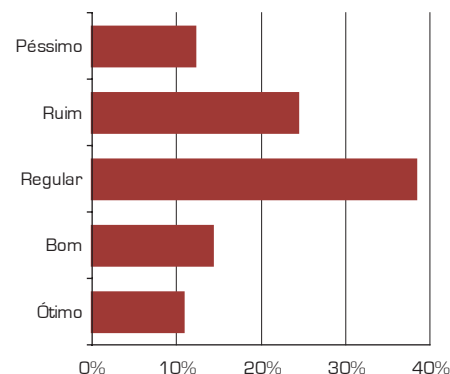
- Servir como fórum legal para a discussão das necessidades dos usuários;
- Aprimorar a regulação frente os compromissos assumidos pelos concessionários e os direitos dos usuários;
- Fazer com que o negócio, dadas suas características intrínsecas, beneficie a sociedade.

Apesar do vertiginoso crescimento nas cargas marítimas, o andamento da Agenda Portos, anunciado em 2004, é lento. São intervenções pequenas, mas emergenciais para 11 terminais portuários, que são a porta de saída de quase 90% das exportações, apenas 60% foram executados.

Problemas como o excessivo assoreamento e falta de dragagem impedem o uso de embarcações de maior calado no transporte de produtos brasileiros. O estuário possui profundidades diferentes. Rebaixamento e alargamento do canal para chegar a profundidade acima de 15 metros, de maior competitividade na movimentação de granéis de maior peso, esbarram em questões ambientais.

Desde a aprovação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, chamada de Lei da Modernização dos Portos, os ter-

### Brasil: condições das rodovias



Fonte: MT, CNT e Abdib. Trecho pesquisado: 84,4 mil quilômetros

minais especializados receberam R\$ 1,4 bilhão para construção de obras físicas, aquisição de modernos equipamentos e especialização permanente da mão-de-obra. Em 2005, foram movimentados 3,7 milhões de contêineres, contra 1,0 milhão em 1995. Com a adoção de padrões tecnológicos e operacionais compatíveis aos de terminais portuários estrangeiros, o índice de produtividade passou de oito para 45 contêineres por hora.

Apesar de ser um projeto prioritário do governo, passados dois anos e meio do lançamento da Agenda Portos, metade das obras está parada por pendências judiciais ou dificuldades na liberação de licenças ambientais. A falta de dragagem prejudica a aproximação de navios de grande porte, que ficam dias atracados no aguardo da maré subir. Falta um modelo de dragagem permanente, com períodos longos concedidos à iniciativa privada. ■

### Parcerias Públicas Privadas

A Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que criou as PPPs, tinha como objetivo:

1. ser uma alternativa de investimento, principalmente em obras de infra-estrutura, que não contribua para o aumento do déficit público;
2. viabilizar investimentos que, sem a garantia de uma remuneração atrativa por parte do estado, não atrairia a iniciativa privada.

O investimento em infra-estrutura por meio das PPPs situa-se entre dois extremos. De um lado, o poder público com a incumbência de gastar em áreas sociais, mas sem orçamento para empreender grandes obras. Já a iniciativa privada requer empreendimento com taxa de retorno adequada.

É frutífero o debate em torno das PPPs. Os desenvolvimentos econômico e social europeu há mais de dez anos contou com a colaboração de parcerias, assim como as concessões fazem por aqui. O modelo ainda precisa ser mais bem entendido pela sociedade. Não se trata de uma concessão simples. Depois de um prazo o patrimônio volta para o Estado.