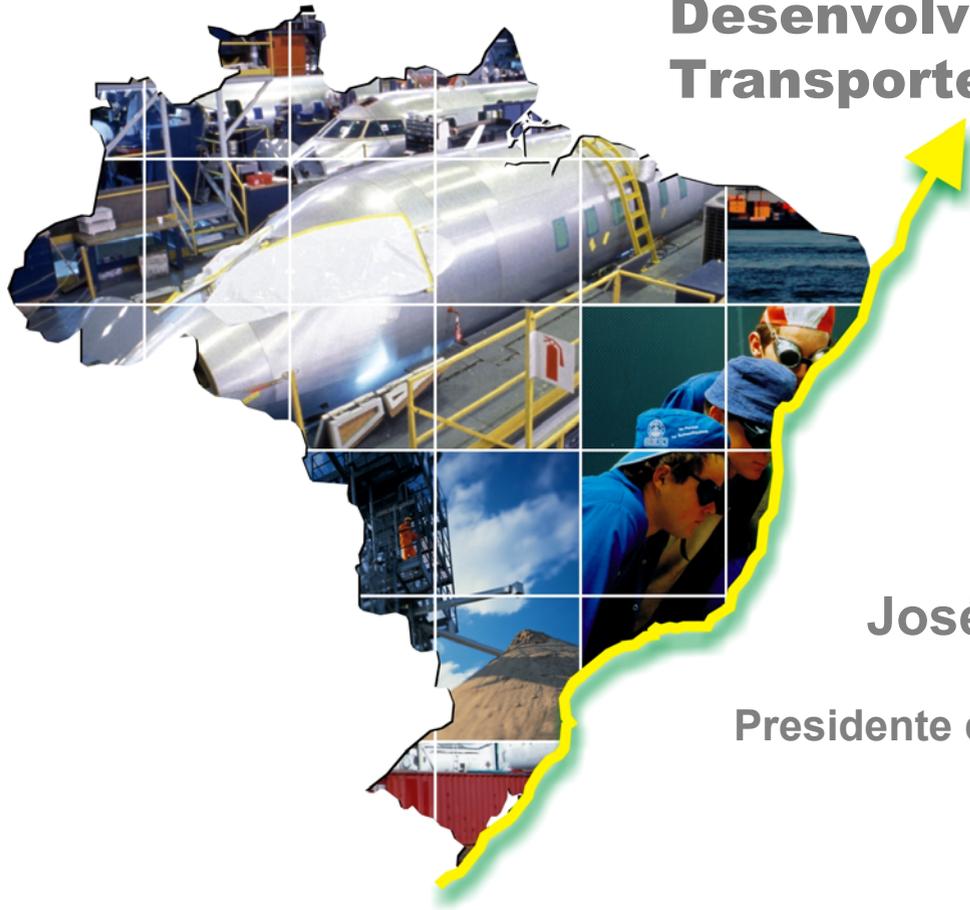


Desenvolvimento da Infra-Estrutura de Transportes: Perspectivas e Desafios



José de Freitas Mascarenhas
Vice-Presidente da CNI
Presidente do Conselho de Infra-Estrutura da CNI

Brasília, 28 de novembro de 2006



Baixo Crescimento: o problema a enfrentar

A economia brasileira cresce há 25 anos consecutivos a um ritmo médio de 2,3% a.a. Há 10 anos, cresce à taxa inferior à média internacional: entre 1996 e 2005, a expansão do PIB brasileiro foi de 22,4%, enquanto a economia mundial cresceu 45,6% ;

A crise fiscal é um dos principais fatores determinantes do baixo crescimento.



Crise fiscal: impacto direto nos investimentos

O governo, sem reduzir as despesas correntes, faz o ajuste pela redução, no Orçamento da União, do investimento.

Investimentos da União como percentual do PIB



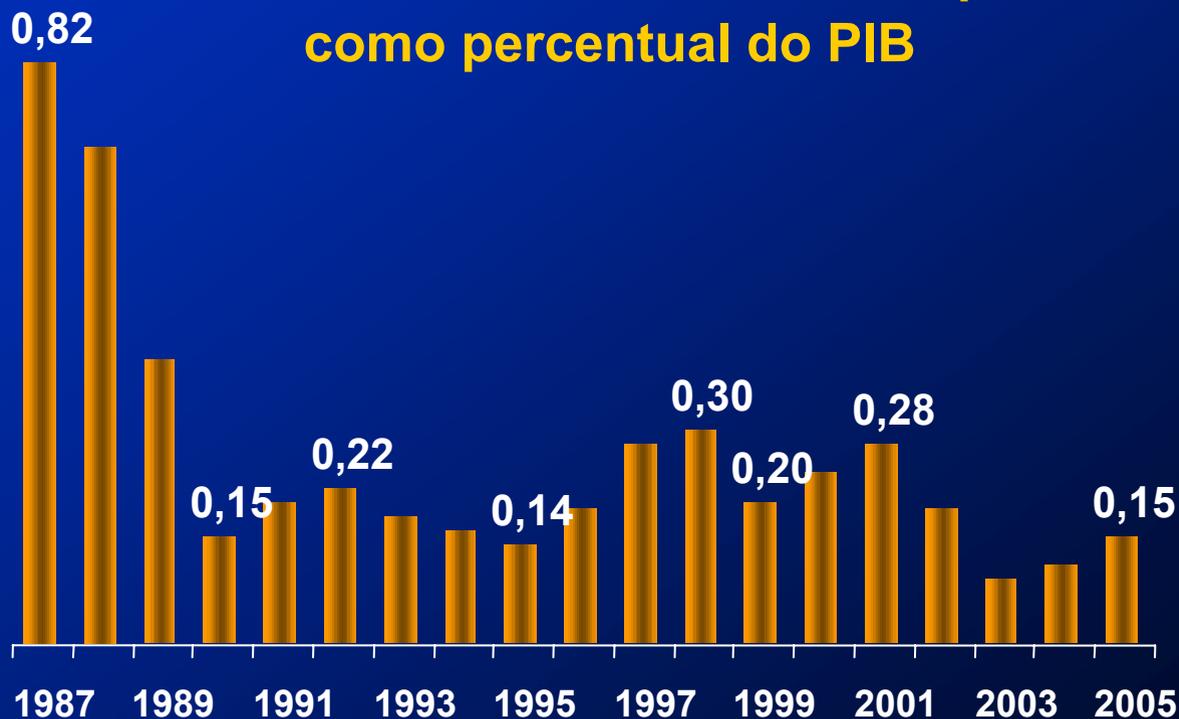
Fonte: Velloso, R.



O impacto no Setor de Transportes

E na área de transportes, naturalmente, está refletido este padrão.

Investimentos da União em Transportes como percentual do PIB





As consequências:

- **A queda dos investimentos na infra-estrutura tem acarretado crescente deterioração da oferta e da qualidade dos serviços;**
- **Essa situação gera impactos em toda a economia, aumentando os riscos e reduzindo a taxa de retorno dos investimentos produtivos;**
- **Estimativas apontam para a necessidade de investimentos anuais – nos próximos cinco anos – de cerca de R\$ 10 bilhões em rodovias federais, na infra-estrutura ferroviária e nos portos.**



As consequências:

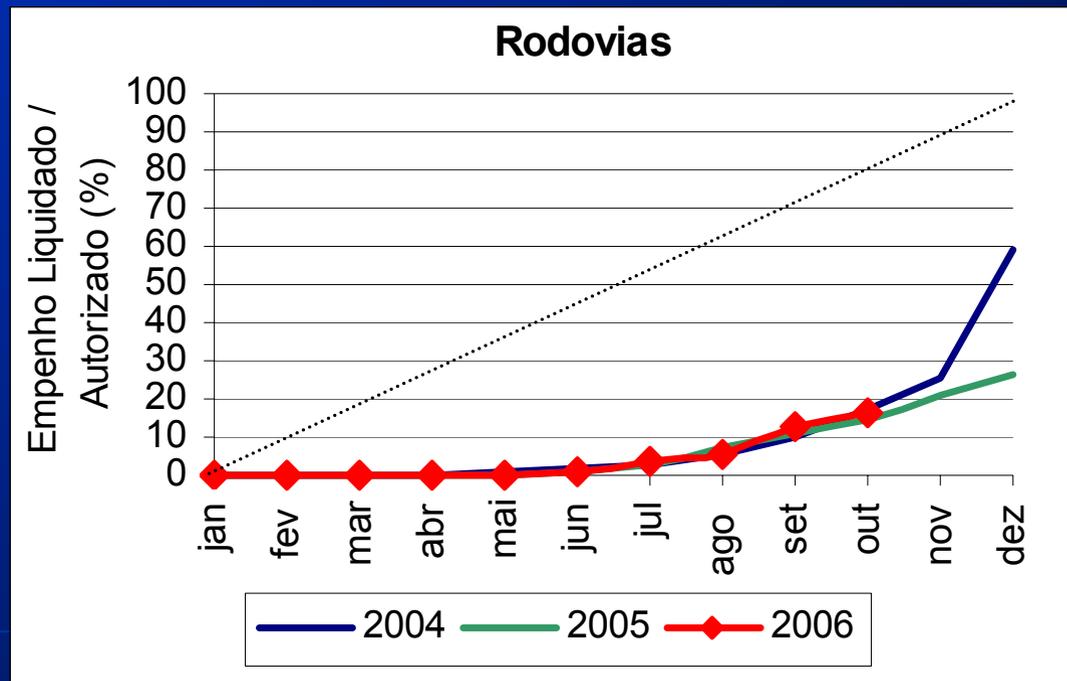
- Segundo a CNT, em 2006, cerca de 75% da malha rodoviária sob gestão estatal apresenta algum tipo de deficiência, sendo 36,6% entre ruim e péssimo.
- As ferrovias precisam suportar o aumento da velocidade dos trens e não há solução para alguns problemas da via permanente, a cargo do Governo.
- Os portos, para atingir padrões internacionais, precisam de modernização e aumento de eficiência.
- A navegação fluvial não tem programa relevante de expansão.



Baixo nível de investimentos em transportes: principais causas

- A crise fiscal: o déficit nominal nas contas do Governo Federal em 2005 foi de R\$ 73,3 bilhões, - 3,8% do PIB.
- O Governo conta com uma estrutura inadequada e um sistema de gestão obsoleto (ex. DNIT e Cias. Docas).

Execução do Orçamento da União para Investimentos na Área dos Transportes





Baixo nível de investimentos em transportes: principais causas

A execução parcial das despesas autorizadas e os problemas nas dragagens portuárias são reflexos destes problemas.

Execução Orçamentária da União - OGU					
Investimentos - Setor Transporte					
Valores em final de período					
Setor Transporte	Autorizado*	Empenhado	Liquidado	Pago	
	R\$ 1 mil	%	%	%	
2004	3.603.381,57	59,75	59,75	28,89	
2005	6.565.282,22	79,28	79,28	31,47	
2006 (até 30/10/06)	5.951.876,26	65,98	18,17	16,18	

* Inclui os recursos destinados aos programas do Projeto Piloto de Investimentos (PPI).

Fonte: SIAFI.



Baixo nível de investimentos em transportes: principais causas

- **Falta de capacitação para atrair o investimento.**
 - **A ausência de um ambiente institucional e de marcos regulatórios seguros inibe a participação do capital privado e constitui fonte de elevação dos riscos do investimento.**



Baixo nível de investimentos em transportes: principais causas

- **A nova estrutura institucional delineada pela Lei nº 10.233/01, que criou as Agências Reguladoras e o DNIT, ainda não foi efetivamente implementada, como no que se refere a conferir maior participação do setor privado na construção, manutenção e na prestação dos serviços de transporte.**



Em direção a um novo modelo:

- **A transferência de atividades ao setor privado não dispensa o setor público de um envolvimento próximo e permanente - notadamente porque essas atividades constituem serviços públicos e porque alguns projetos objetivam apenas retorno social, sem atração para os capitais privados.**
- **O novo modelo requer a modernização do aparato estatal.**
- **As novas funções do Poder Público são distintas das requeridas pelo modelo anterior e, em alguns casos, mais complexas.**



Em direção a um novo modelo:

Portanto, o novo modelo de expansão dos investimentos deve objetivar:

- Aumento da participação do capital privado, com risco totalmente privado.**
- Realização de investimentos públicos em parceria com o capital privado, com riscos divididos (PPP).**
- Aumento do investimento público, em especial em áreas que não apresentem rentabilidade econômica.**



Os desafios:

- **Central: atração da iniciativa privada para a realização de investimentos e prestação dos serviços de infra-estrutura:**
 - **Apresentar marcos regulatórios estáveis, claros e obedecendo a padrões internacionais para o setor.**
 - **Fortalecer as agências reguladoras, com o reforço de sua independência e profissionalização de seus dirigentes.**



Os desafios:

- Aumentar a eficiência na gestão do Estado e desenvolver uma cultura de planejamento integrado no setor de transportes.

Comparação entre o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para a Alemanha (Hamburgo)

País	Brasil				Estados Unidos	
	(1) Noroeste do RS	(2) Norte de MT	(3) Sul de GO	(4) Centro-norte PR	Mineápolis	Davenport
Região de origem						
Total transporte	59,6	124,8	85,8	68,7	62,9	59,0
Frete rodoviário	12,8	77,6	37,6	21,5	8,6	8,6
Frete marítimo (longo curso)	46,7	47,2	48,2	47,2	28,6	28,6
Frete fluvial	-	-	-	-	25,7	21,8
Valor na fazenda	208,4	164,0	181,9	210,2	217,6	215,7
Custo total	267,9	288,8	267,7	279,0	280,5	274,7
Participação do transporte no custo total	22,2	43,3	31,9	24,6	22,5	21,5

Fonte: *Brazil Soybean Transportation Guide, US Department of Agriculture*

(1) Saída pelo porto de Rio Grande; (2) Saída pelo porto de Paranaguá; (3) Saída pelo porto de Santos; (4) Saída pelo porto de Paranaguá



Os desafios:

- **Estimular a competição nos mercados, promovendo o livre acesso às estruturas físicas de uso comum, sobretudo no transporte ferroviário.**



Agenda para o setor de Transportes

1. Reestruturar a organização institucional do setor federal de transportes e aperfeiçoar sua atuação. Dar prioridade à logística dos transportes:

- Implantar, com base na Lei nº 10.233/2001, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte com a introdução de representações dos usuários;**
- Transformar o Ministério dos Transportes em um Ministério de Logística dos Transportes com introdução de uma estrutura moderna de planejamento setorial;**
- Definir com clareza e objetividade o papel do Estado e as atribuições de cada órgão do setor federal de transportes para reduzir a superposição de funções;**
- Aumentar a eficiência operacional do DNIT;**



Agenda para o setor de Transportes

- **Transferir a gestão das administrações portuárias ao setor privado e concluir a implementação da Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93);**
- **Unificar o sistema de informações, modernizar e profissionalizar a elaboração e divulgação das estatísticas do setor;**
- **Agilizar o processo de liquidação/desestatização das empresas vinculadas ao Ministério dos Transportes e desenvolver trabalho de treinamento e de realocação dos funcionários.**



Agenda para o setor de Transportes

- 2. Dar continuidade ao programa de outorgas à iniciativa privada, especialmente nas áreas rodoviária e portuária.**
- 3. Dar prioridade aos corredores nacionais de transporte de carga estratégicos para receber investimentos.**
- 4. Aumentar a oferta do transporte marítimo de cabotagem e a participação das hidrovias na matriz nacional de transporte de cargas.**
- 5. Aumentar a velocidade média dos trens no transporte ferroviário.**
- 6. Implementar efetivamente o transporte multimodal no País com a redução dos gargalos logísticos.**