

Planejar a logística é fundamental

OPINIÃO



ROBSON BRAGA DE ANDRADE

Empresário e presidente da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**

A precariedade da infraestrutura de transportes é um grave obstáculo à **competitividade** da indústria nacional. O cenário de deterioração desarticula a produção, eleva os custos e prejudica o desempenho dos produtos brasileiros, tanto aqui como no exterior. Segundo estudo da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, nosso sistema logístico põe o Brasil em último lugar num ranking de 14 países com nível de desenvolvimento parecido. Essa debilidade influencia as decisões dos empresários, que resistem em investir por não terem certeza de que poderão distribuir suas mercadorias a preços competitivos.

O país precisa de um programa maciço de investimentos para entrar em trajetória de crescimento sustentado. A baixa eficiência na movimentação de cargas compromete o esforço de adequação do setor produtivo aos padrões internacionais de concorrência e qualidade. Temos que destravar os nós que impedem um desempenho mais vigoroso, sólido e duradouro da economia. O Brasil necessita de um choque de competitividade, que só virá com um ataque frontal às carências crônicas que tanto nos atrapalham.

Em apoio aos esforços do governo para reduzir o déficit na infraestrutura brasileira, a **CNI** e as federações estaduais de indústria têm investido no planejamento do transporte de mercadorias. Uma logística eficiente, que envolva todos os meios, é uma das mais importantes demandas do setor produtivo. Para suprir essa falta, preparamos os Projetos Regionais Competitivos, estudos que priorizam eixos logísticos das regiões Norte, Sul e Nordeste - o projeto para o Centro-Oeste está em elaboração.

As ações têm como objetivo montar um planejamento estratégico para a infraestrutura de transporte de cargas no país, selecionando os sistemas de menor custo voltados para o mercado interno e externo. Após a análise de 52 cadeias produtivas, vimos que a concretização de 205 projetos prioritários seria capaz de gerar uma redução anual nos custos logísticos de R\$ 13,1 bilhões. Eles envolvem investimentos de R\$ 55,1 bilhões até 2020. A conclusão dessas obras traria um retorno suficiente para arcar com os próprios orçamentos em apenas 4,2 anos.

O Nordeste apresentou maior necessidade de recursos para a recuperação da infraestrutura viária por causa do seu elevado grau de deterioração. Nessa região, os investimentos se concentram nos setores ferroviário e portuário. Esses dois segmentos, que

Continuação: Planejar a logística é fundamental

reúnem 68 dos 83 projetos prioritários, representam 90% dos recursos estimados. As obras preferenciais somam R\$ 25,8 bilhões - merecem destaque a Hidrovia São Francisco, as BRs 020 e 116, a Ferrovia Transnordestina e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

Na Região Norte, diversas modalidades de transporte apresentam carências e oportunidades de investimento. No entanto, a hidroviária, por seu elevado potencial, exige mais atenção. As vias navegáveis interiores estão subutilizadas. As hidrovias dos rios Juruena, Tapajós e Teles Pires, assim como seus portos, são importantes exemplos e apresentam retorno social do investimento em cerca de dois anos. No Norte, foram priorizados 71 projetos, que totalizam recursos necessários de R\$ 14,1 bilhões até 2020.

A Região Sul também precisa de obras urgentes. Em algumas rodovias, como o trecho da BR-116 que liga Curitiba a São Paulo, a utilização já está acima da capacidade limite, o que mostra o esgotamento da estrutura atual. Outro destaque é a ligação de Buenos Aires a São Paulo, a via São Borja (BR-285 e BR-153), que teria retorno social do investimento in-

ferior a um ano. No Sul, serão necessários R\$ 15,2 bilhões para a execução dos 51 projetos prioritários, com retorno médio de 4,5 anos.

O que atrapalha a concretização dos planos são a burocracia, a baixa qualidade técnica de alguns projetos, os atrasos infundáveis e a necessidade de mais clareza nas regras do jogo. O governo tem se mostrado sensível, tomando medidas práticas de modernização da infraestrutura nacional. São exemplos: a criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL); o lançamento do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que trouxe um ousado plano de **concessões** de trechos ferroviários e rodoviários; e a Medida Provisória nº 595, que reescreveu a Lei dos Portos.

A planificação e a priorização das ações são decisivas para reverter as deficiências de infraestrutura. Investimentos em transportes demandam longos períodos de construção e de desembarço burocrático. Precisam ser estruturados com antecedência de 20 a 30 anos. Sem equacionar esse problema de forma adequada, não seremos plenamente competitivos. Sem competitividade, não há desenvolvimento.