

# Sem logística moderna, não há competitividade

OPINIÃO



## **ROBSON BRAGA DE ANDRADE**

Empresário, é presidente da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**

A disponibilidade, os custos e a qualidade dos serviços logísticos do Brasil repercutem diretamente na **competitividade** dos produtos nacionais e na atração de investimentos para o país. Estradas de má qualidade, portos ineficientes e falta de ferrovias e de áreas de armazenagem prejudicam o desempenho da indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção. Essa situação compromete o esforço de adequação do setor produtivo aos padrões de competição internacionais.

A indústria moderna necessita de sistemas eficientes de transporte, o que está longe de ocorrer entre nós. Pesquisa do Fórum Econômico Mundial que avalia a percepção dos empresários sobre a **competitividade** dos países mostra o Brasil cada vez mais distante dos concorrentes. Entre as 144 nações avaliadas, es-

tamos na 114ª posição quanto à qualidade da infraestrutura, o que demonstra a necessidade de ação urgente.

Precisamos enfrentar as carências crônicas que tanto nos atrapalham. Elas surgem na falta de um planejamento adequado, na qualidade às vezes precária dos projetos, na elevada burocracia e nas deficiências de gestão da máquina pública. Apesar dos importantes avanços alcançados no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o aumento da oferta de infraestrutura tem sido inferior ao crescimento da demanda.

Nos seis anos anteriores do PAC, no período de 2001 a 2006, o investimento médio anual da União em transportes foi de R\$ 4 bilhões. Com os ganhos provenientes do melhor gerenciamento e acompanhamento das obras, os valores alcançaram R\$ 11 bilhões por ano, entre 2007 e 2012. A aplicação de recursos quase triplicou, mas nossa economia ainda sofre com os entraves de uma infraestrutura deficiente.

A **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e as federações estaduais do setor têm unido esforços para propor políticas que possibilitem melhor planejamento na área. Os Projetos Regionais Competitivos, que vêm sendo apresentados para a análise do governo e do setor privado, buscam integrar física e economicamente as regiões do Brasil.

Por meio do planejamento de médio e longo prazos, os estudos identificam os sistemas logísticos de menor custo voltados para o mercado interno e externo. A intenção é liderar a reconstrução e a modernização da infraestrutura de transporte de cargas, com a participação da iniciativa privada. Já foram feitos diagnósticos e propostas para quatro regiões do país: Norte, Sul, Nordeste e Centro-Oeste.

Continuação: Sem logística moderna, não há competitividade

O trabalho apontou 311 projetos prioritários para avançar a eficiência da logística em 67 cadeias produtivas. Essas obras mais urgentes envolvem investimentos totais de R\$ 107,4 bilhões até 2020, possibilitando redução anual do custo da movimentação de cargas, nas quatro regiões, de R\$ 21,6 bilhões. Com isso, o retorno para a aplicação dos recursos estaria completo em apenas cinco anos.

Na Região Norte, o transporte hidroviário tem elevado potencial. As vias navegáveis interiores estão subutilizadas. As hidrovias dos rios Juruena, Tapajós e Teles Pires, assim como seus portos, teriam retorno dos investimentos em cerca de dois anos. No Norte, foram priorizados 71 projetos, que totalizam recursos estimados em R\$ 30 bilhões até 2020.

Em algumas rodovias do Sul, 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 inferior a um ano. Na região, seriam necessários R\$ 15,2 bilhões para a execução dos 51 projetos prioritários, que se pagariam em 4,5 anos.

No Nordeste, os setores ferroviário e portuário re-

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

No Centro-Oeste, trechos das BRs 163 e 364 estão saturados. Parte da primeira foi concedida à iniciativa privada, o que deve reduzir o problema. A região demanda investimentos de R\$ 36,4 bilhões, que resultariam em queda de 11,8% no custo logístico. Foram destaque as ferrovias Norte-Sul, a Ferronorte, a Ferrovia ALL, que liga o Oeste Corumbá a Santos, e a proposta de um trecho Maracaju (MS)/Guaíra (PR)/Paranaguá (PR).

O planejamento eficiente e a eleição de ações prioritárias são decisivos na reversão das deficiências na infraestrutura. Obras para melhorar a logística de transportes demandam longos períodos de desembargo burocrático e de construção. Por isso, precisam ser desenhadas com antecedência de 20 anos. Sem retirar esses obstáculos, o Brasil terá dificuldade para atingir o grau de **competitividade** necessário para vencer nos mercados.