CNT Confederação Nacional do Transporte

ECONOMIA EM FOCO

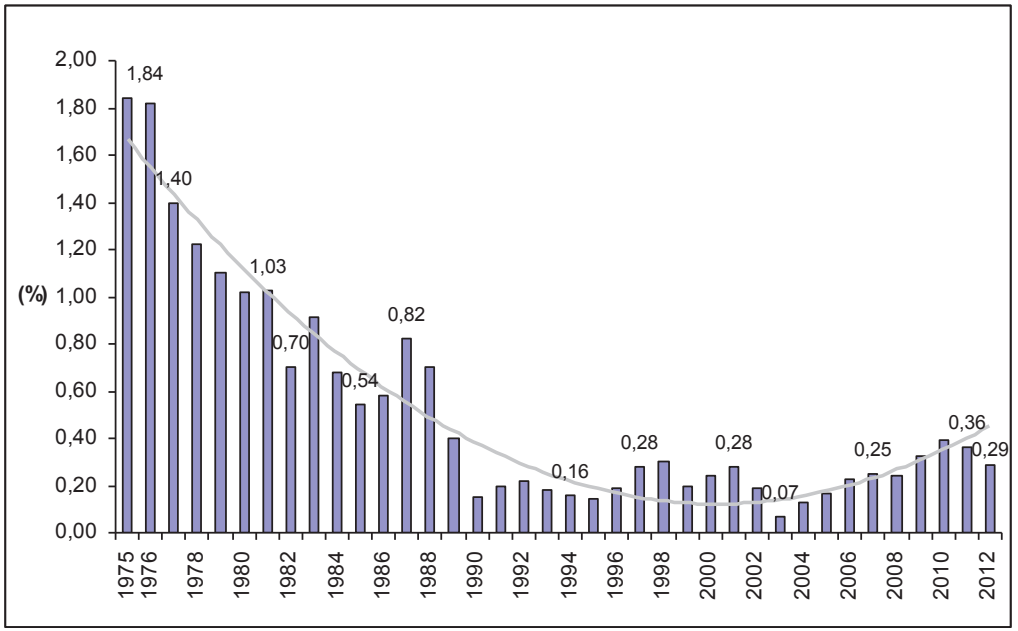
08 de janeiro de 2014

Os desafios do transporte: 2013-2014

O ano de 2013 prometia ser um divisor de águas no que se refere ao investimento em infraestrutura de transporte no Brasil. Entretanto, a promessa não se concretizou. Desde 1975, o investimento público federal em infraestrutura de transporte, como proporção do PIB, caiu de 1,84% para 0,29% em 2012. Depois de décadas de investimentos em transporte abaixo de 1% do PIB ao ano (Gráfico 1) e do sucateamento da infraestrutura nacional, 2013 previa investimentos expressivos no setor de transporte.

O Programa de Investimento em Logística – PIL –, lançado em 2012, pretendia viabilizar R$ 205,9 bilhões em investimentos em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos a partir de 2013, com a concessão de 9 rodovias, 12 trechos ferroviários, 2 aeroportos além de 4 lotes de arrendamentos portuários. Porém, até o fim do ano, apenas 2 aeroportos e 5 rodovias haviam sido licitados.

Gráfico 1: Evolução do investimento[1] público federal em infraestrutura de transporte - Investimento / PIB (%)



O PIL, que foi criado com o objetivo de "dotar o Brasil de um sistema de transporte adequado a suas dimensões e elevar o crescimento econômico do país"[1], teve diversas dificuldades em sua implementação, a maior parte delas devidas a problemas no desenho do programa de concessões e à má qualidade dos estudos disponibilizados aos investidores privados para que eles tomassem suas decisões de investimento. Os resultados das imperfeições e inseguranças do programa foram o descumprimento do cronograma proposto e o adiamento dos investimentos com a realização de

uma série de mudanças na proposta inicial que incluiu os prazos de concessão, a elevação da TIR, a modificação dos trechos escopo do PIL e participação do BNDES no financiamento.

Um dos pontos que chama a atenção na evolução do PIL é o fato de o governo federal ter optado por aumentar o volume e a diversidade de subsídios aos concessionários em substituição ao desenvolvimento de novos estudos, mais realistas, dos investimentos necessários e dos retornos possíveis. Um exemplo disso é o benefício oferecido de uma taxa de juros subsidiada pelo BNDES. Os concessionários poderão contratar o financiamento com taxa de TJLP[2]+1% a.a. o que atualmente significa uma taxa nominal de 6% a.a.. Entretanto, a manutenção dessa taxa não pode ser garantida durante toda a concessão, dado que sua definição está relacionada à política monetária adotada pelo governo conforme as necessidades da economia.

Em seu lançamento, o PIL previa a assinatura de todos os contratos de rodovias até julho de 2013 e os de ferrovias até setembro do mesmo ano. Também para setembro estavam previstos os leilões de aeroportos. Entretanto, o que se verificou foi a realização do primeiro leilão bem sucedido em 18 de setembro de 2013, quando todos os certames já deveriam estar concluídos (Tabela 1). Na data, foram ofertadas as rodovias BR-050 GO/MG e BR-262 ES/MG, mas apenas a primeira apresentou interessados.

Apesar do atraso no cronograma, as concessões aeroportuárias foram realizadas com sucesso. Entretanto, a parcela do PIL que se refere à viabilização da aviação regional por meio do governo federal com a construção ou reativação de 270 aeroportos nacionais, ainda não teve início, mesmo com a disponibilidade de recurso do Fnac[3]. No caso dos portos e das ferrovias, que deveriam ter sido leiloados até setembro, a situação parece mais complexa.

Devido ao longo processo de aprovação da Lei 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos) e da deficiência dos estudos apresentados para subsidiar as licitações de exploração de áreas e infraestruturas

TABELA 1: Leilões realizados no âmbito do PIL

	BR-050 GO/MG	**BR-163 MT**	**BR-060-153-262 DF/GO/MG**	**BR- 163 MS**	**BR-040 DF/GO/MG**	**Aeroporto Confins MG**	**Aeroporto Galeão RJ**
Prazo de concessão	30 anos	30 anos	30 anos	30 anos	30 anos	30 anos	25 anos
Realização do leilão	18 setembro de 2013	27 de novembro de 2013	04 de dezembro de 2013	17 de dezembro de 2013	27 de dezembro de 2013	22 de novembro de 2013	22 de novembro de 2013
Lance vencedor	R$ 0,04534 por km	R$ 0,02638 por km	R$ 0,02851 por km	R$ 0,0438 por km	R$ 0,0322528 por km	R$ 1,82 bilhão de outorga	R$ 19 bilhões de outorga
Deságio/ Ágio	-42,4%	-52,0%	-52,0%	-52,7%	-61,1%	65,0%	293,0%
Concessionário	**Consórcio Planalto**	**Odebrecht**	**TPI - Triunfo**	**CCR**	**Invepar**	**CCR**	**Odebrecht**

portuárias, os investimentos que deveriam começar em 2014 ainda estão inviabilizados. Para as ferrovias, a falta de detalhes do novo modelo de concessão ferroviária e a dúvida quanto sua eficácia, a falta de estudos sobre os trechos de ferrovias propostos e o elevado volume de investimento em capital demandado fez com que nenhum dos trechos fosse a leilão até o momento.

Ainda no âmbito do PIL, a criação da Empresa de Planejamento e Logística –EPL – era uma promessa de reorganização e planejamento de longo prazo da logística no país. Entretanto, após pouco mais de um ano de sua criação, a EPL apresenta uma evidente dificuldade de realizar suas atribuições. Assim, o setor conta atualmente com 13[4] instituições envolvidas em seu planejamento, execução e regulamentação, porém continua sem um condutor e planejador de política de transporte, o que dificulta a realização das intervenções necessárias.

Além do atraso da realização dos leilões do PIL e do início dos investimentos privados, a baixa execução orçamentária afetou negativamente a quantidade e a qualidade da infraestrutura de transporte disponível no Brasil. Dos R$18,5 bilhões autorizados para investimentos públicos em 2013 (União + Infraero e Cias Docas), foram investidos R$11,9 bilhões. Ou seja, 64% do volume disponível foram efetivamente empregados em intervenções de infraestrutura de transporte.

Apesar de 2013 ter sido um ano de poucos investimentos e muita insegurança no setor de serviços de infraestrutura de transporte, é relevante considerarmos a importância da mudança de postura do governo federal no sentido de permitir e incentivar a participação de agentes privados no provimento desse tipo de serviço. Como a CNT já apresentou em seus estudos, a participação da iniciativa privada permite que as intervenções necessárias sejam desenvolvidas de maneira mais célere e, ainda, reduzem a pressão sobre o orçamento público para que obras fundamentais à integração e ao desenvolvimento regional sejam executadas, mesmo sem grande atratividade ao investidor privado.

Entretanto, para que se possa usufruir dos benefícios do investimento privado é preciso oferecer segurança ao investidor e garantir a qualidade do serviço público que será prestado, além da modicidade tarifária. A execução adequada do orçamento público é outro fator fundamental. Sem as intervenções financiadas diretamente pelo governo, o sistema de transporte não estará devidamente estruturado e o país continuará perdendo oportunidades de crescimento econômico e desenvolvimento.

Desta forma, os desafios para a reorganização do setor de transporte em 2014 são a execução plena do orçamento da União e das Estatais, com eficiência e eficácia, e a garantia da estabilidade institucional para que os contratos firmados sejam cumpridos adequadamente. A isso se soma a necessidade de que as decisões de gestão e planejamento do setor sejam tomadas de forma técnica e considerando a integração do sistema. Tarefa difícil para um ano eleitoral.

1. Ministério dos Transportes. Disponível em http://www.transportes.gov.br/conteudo/95230.
2. Taxa de Juros de Longo Prazo.
3. Linha de crédito destinada a Fundo Nacional de Aviação Civil.
4. EPL, Ministério dos Transportes, Dnit, Antt, Valec, Antaq, SEP, Cias Docas, Anac, SAC, Infraero, Casa Civil e Secretaria do Tesouro Nacional.