

# Audiência pública – Investimento e gestão: desatando o nó logístico do país

Painel: Portos – Marco Regulatório; Gargalos Operacionais e Melhoria da Gestão Portuária

**Ricardo Lins Portella**  
**Diretor da FIERGS e Coordenador do Conselho de Infraestrutura**  
**Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul**

**Brasília, 04/12/2013**

## **Apesar dos grandes investimentos do PAC o Brasil ainda tem uma das piores infraestruturas de logística entre os países do Bric, Estados Unidos e Canadá.**

- ✓ **Em quilometragem de rodovias pavimentadas, o Brasil está na última colocação com 212 mil quilômetros (km), ficando atrás de Canadá (516 mil km), Rússia (655 mil km), Índia (1,565 milhão de km), China (1,576 milhão de km) e Estados Unidos (4,210 milhões de km).**
- ✓ **Infraestrutura logística do Brasil é precária em diversos aspectos como rodovias e hidrovias. O Brasil também fica em último na extensão de ferrovias, com 29 mil km. Perde para Canadá (47 mil km), Índia (63 mil km), China (77 mil km), Rússia (87 mil km) e Estados Unidos (227 mil km).**
- ✓ **O País também é o pior em quilometragem de dutos, com 19 mil km, ficando atrás de Índia (23 mil km), China (58 mil km), Canadá (99 mil km), Rússia (247 mil km) e Estados Unidos (793 mil km). Em termos de hidrovias, o Brasil, com 14 mil km, só fica à frente dos 600 km do Canadá.**
- ✓ **As maiores redes de hidrovias estão na China (110 mil km), Rússia (102 mil km), Estados Unidos (41 mil km) e Índia (15 mil km).**

**CGU** – Controladorias Regionais da União  
**MP** – Ministério Público

**TCE** – Tribunal de Contas do Estado RS  
**TCU** – Tribunal de Contas da União

**IBAMA** - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

**FEPAM** – Fundação Estadual de Proteção Ambiental

**FUNAI** - Fundação Nacional do Índio  
**IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**O crescimento sustentado da Indústria não depende apenas da iniciativa e do esforço das suas próprias empresas, mas igualmente da eficiência global do País;**

**A insuficiência da infraestrutura gera impactos importantes em toda a economia, aumentando a incerteza, os custos e reduzindo a taxa de retorno dos investimentos produtivos;**

**Estradas de má qualidade, portos ineficientes, cabotagem pequena, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros, afetam a indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção.**

**A indústria moderna necessita de sistemas integrados de transportes e sistemas logísticos eficientes.**

## Infraestrutura: O crescimento da demanda por serviços tem agravado o problema

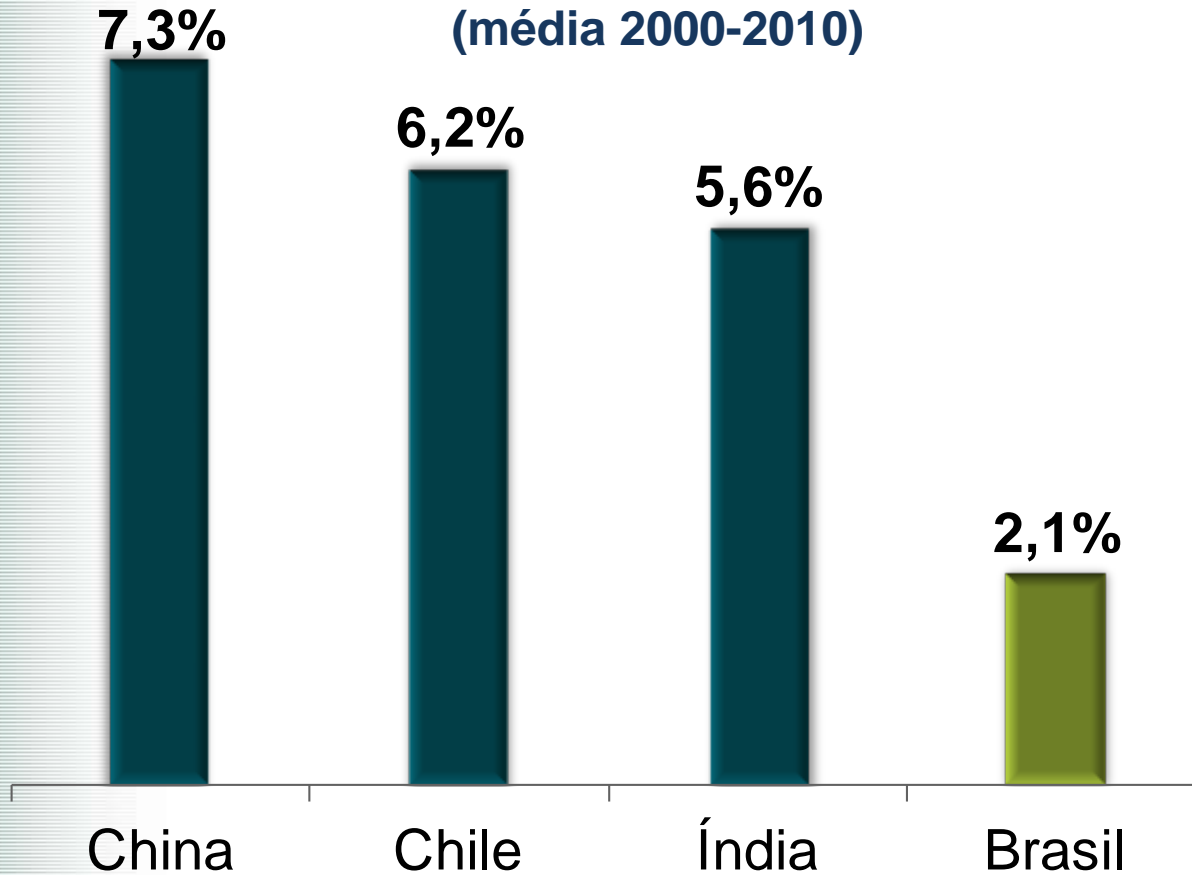
- ▶ Apesar dos importantes avanços com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o aumento da oferta de infraestrutura tem sido inferior ao crescimento da demanda.



Divulgação



**Investimento em Infraestrutura % do PIB  
(média 2000-2010)**



O país investe cerca de R\$ 92 bilhões/ano.

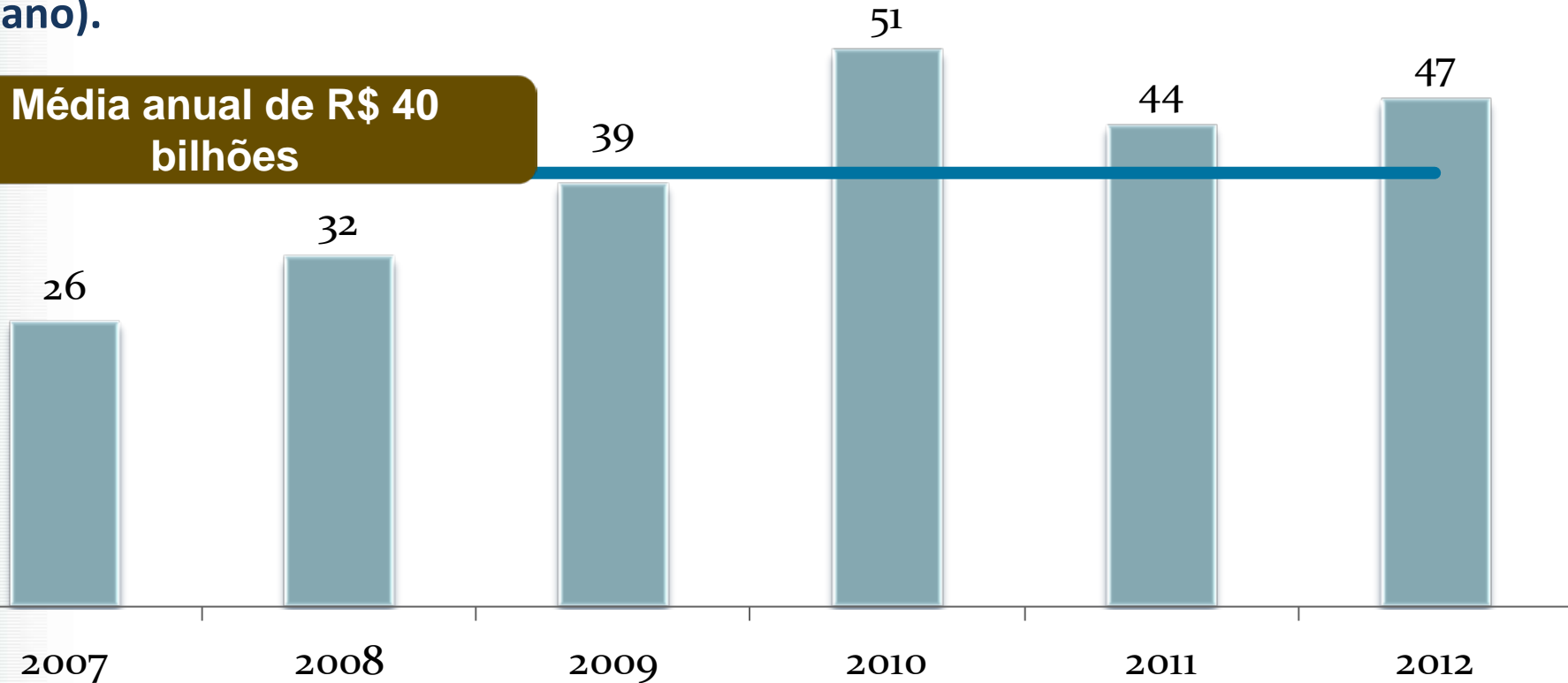
Deveria investir no mínimo 5% do PIB (R\$ 220 bilhões)

Déficit anual: R\$ 128 bilhões

Fonte: CASTELAR, Armando. "Desafios e oportunidades na infraestrutura" (2011).

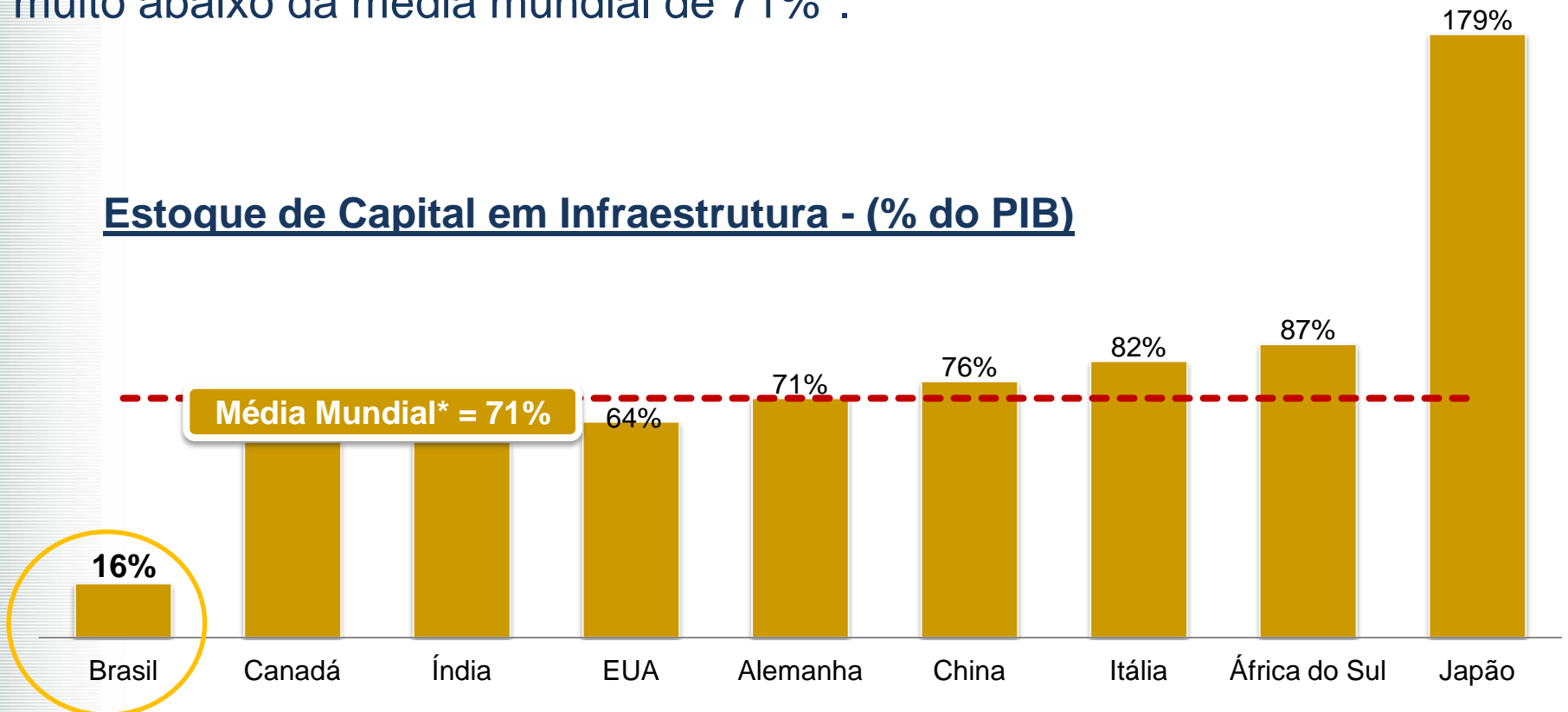
A média do investimento Federal nos últimos anos (R\$ 40 bi/ano) é bastante inferior ao necessário para reduzir o déficit de infraestrutura do País (R\$ 128 bi/ano).

**Média anual de R\$ 40 bilhões**

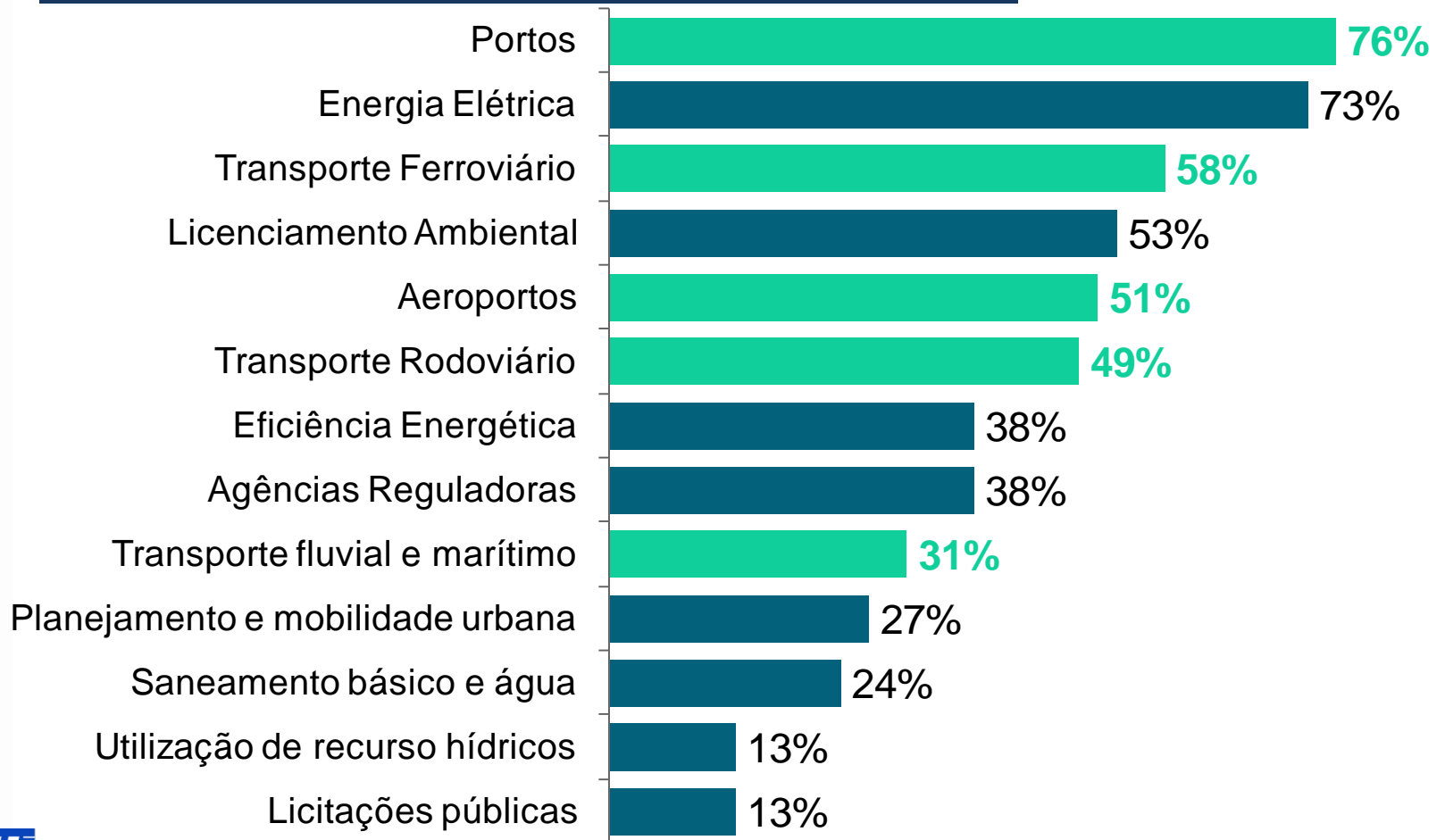


- Relatório do banco Credit Suisse aponta que o Brasil tem uma relação de estoque de infraestrutura / PIB de cerca de 16%, muito abaixo da média mundial de 71%\*.

**Estoque de Capital em Infraestrutura - (% do PIB)**



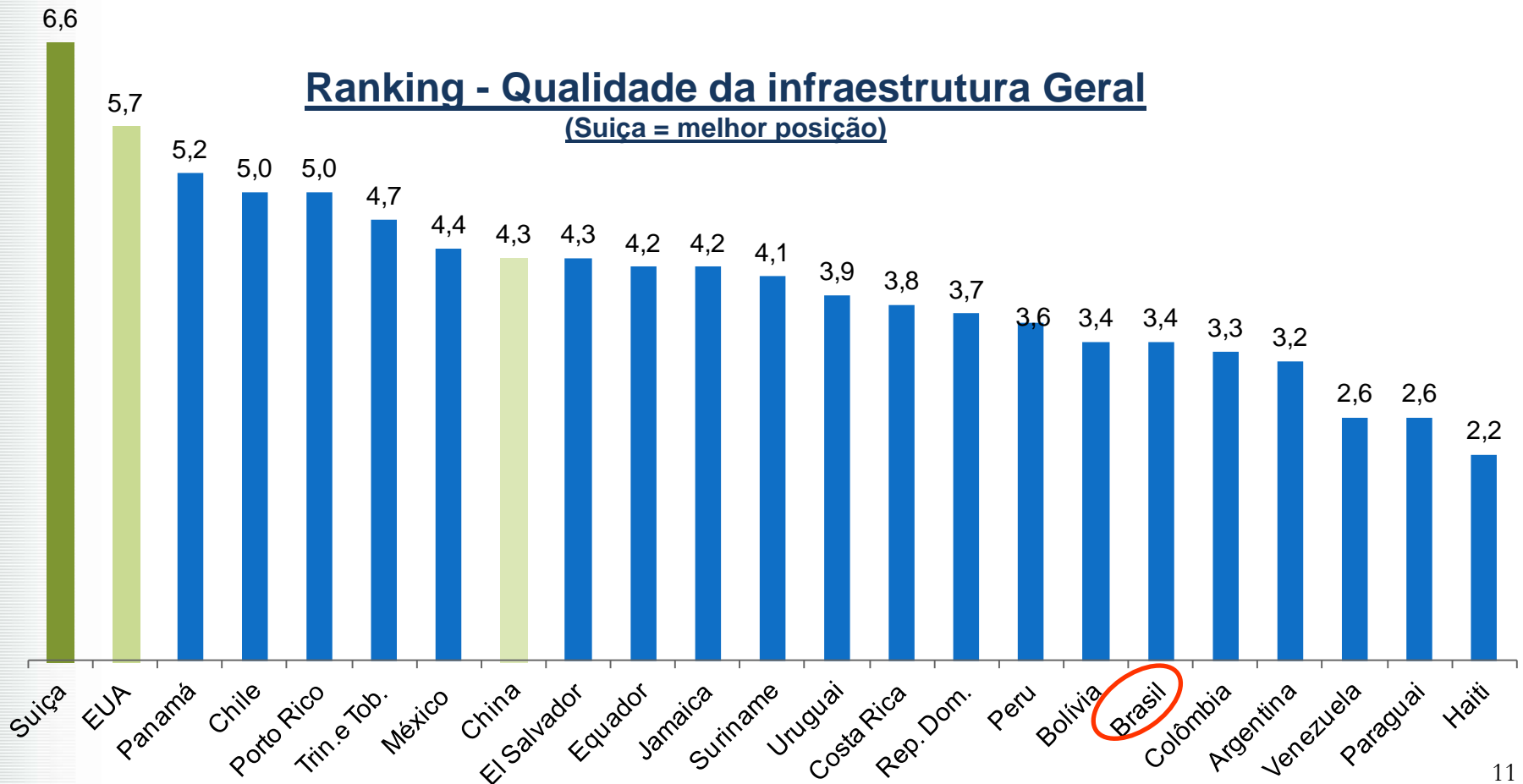
## Pesquisa do Fórum Nacional da Indústria (2012)



## Como as áreas de infraestrutura são percebidas pela Indústria:



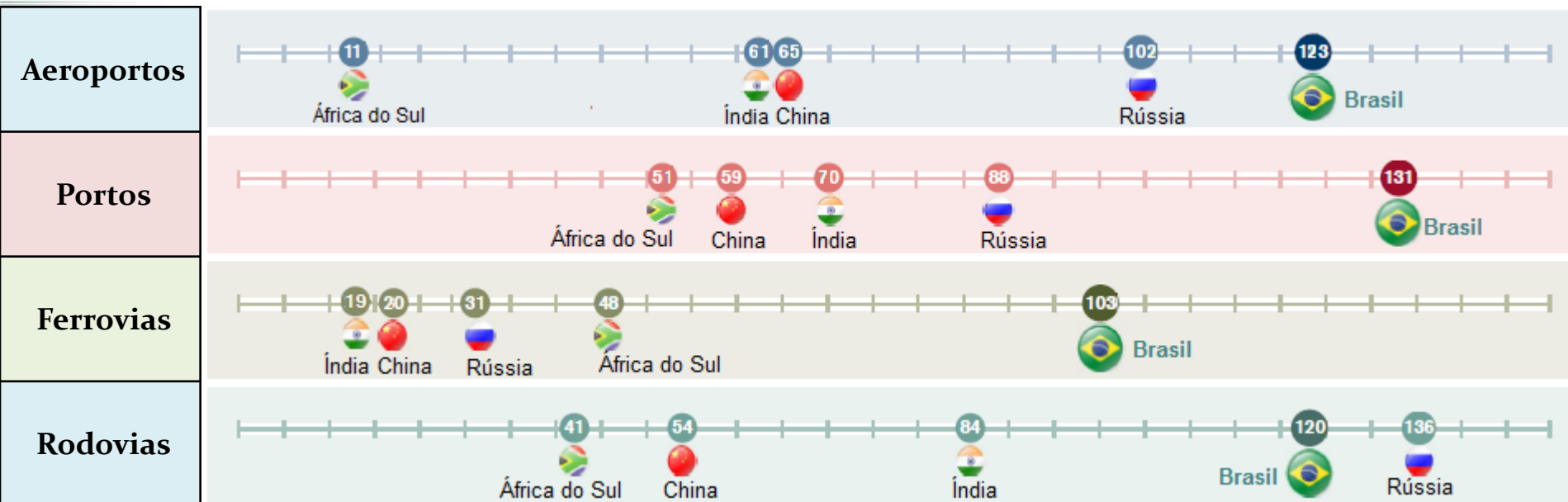
- ▶ Ranking elaborado pelo Fórum Econômico Mundial, que compara a qualidade da infraestrutura de 148 países, revela a deficiência da infraestrutura na América Latina.



- Em relação a infraestrutura logística, o Brasil tem um baixo desempenho em comparação com os países do BRICs\*

## Ranking - Qualidade da infraestrutura - BRICS

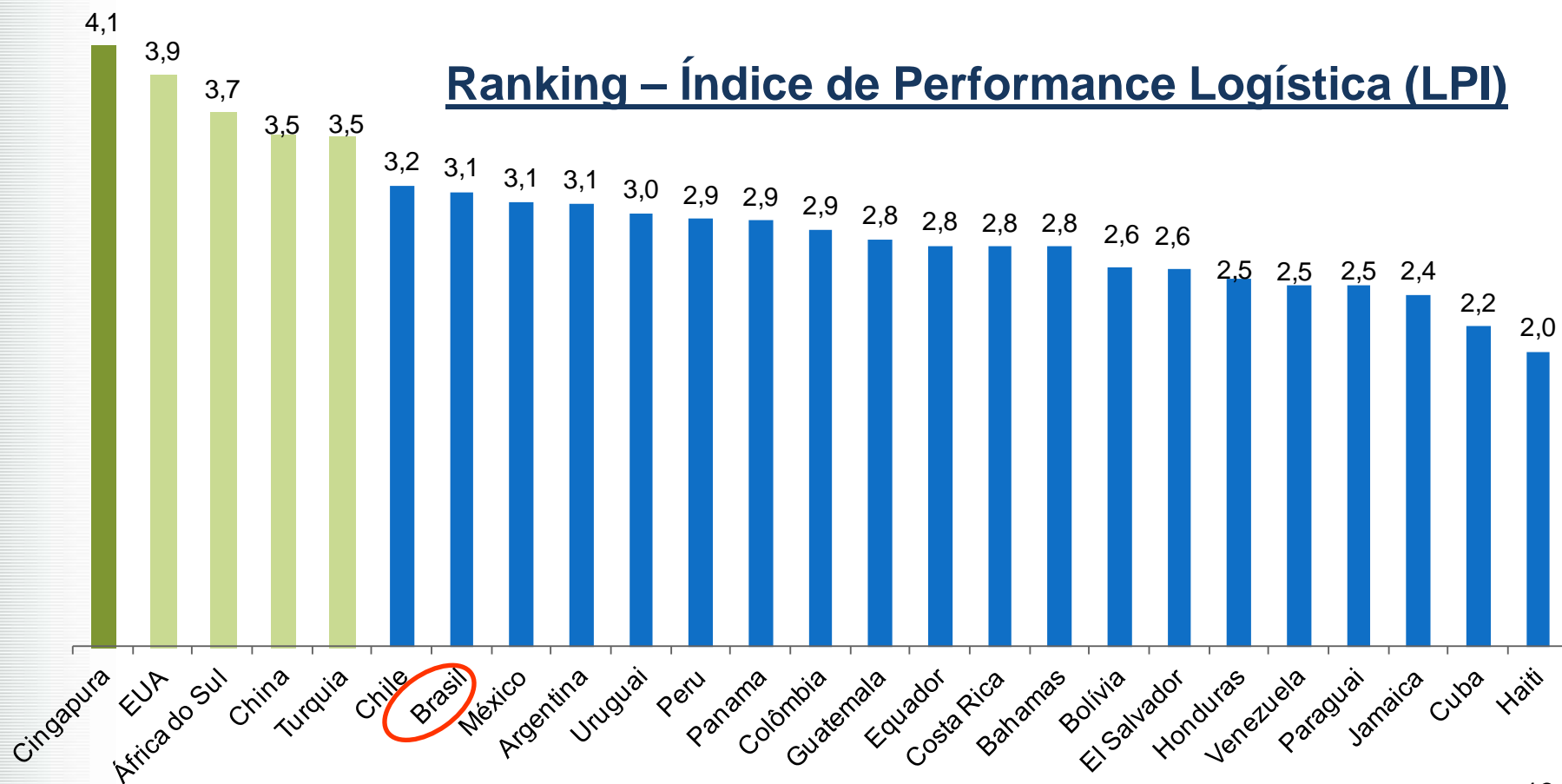
(1= melhor posição , 148 = pior posição)



\*BRICs: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

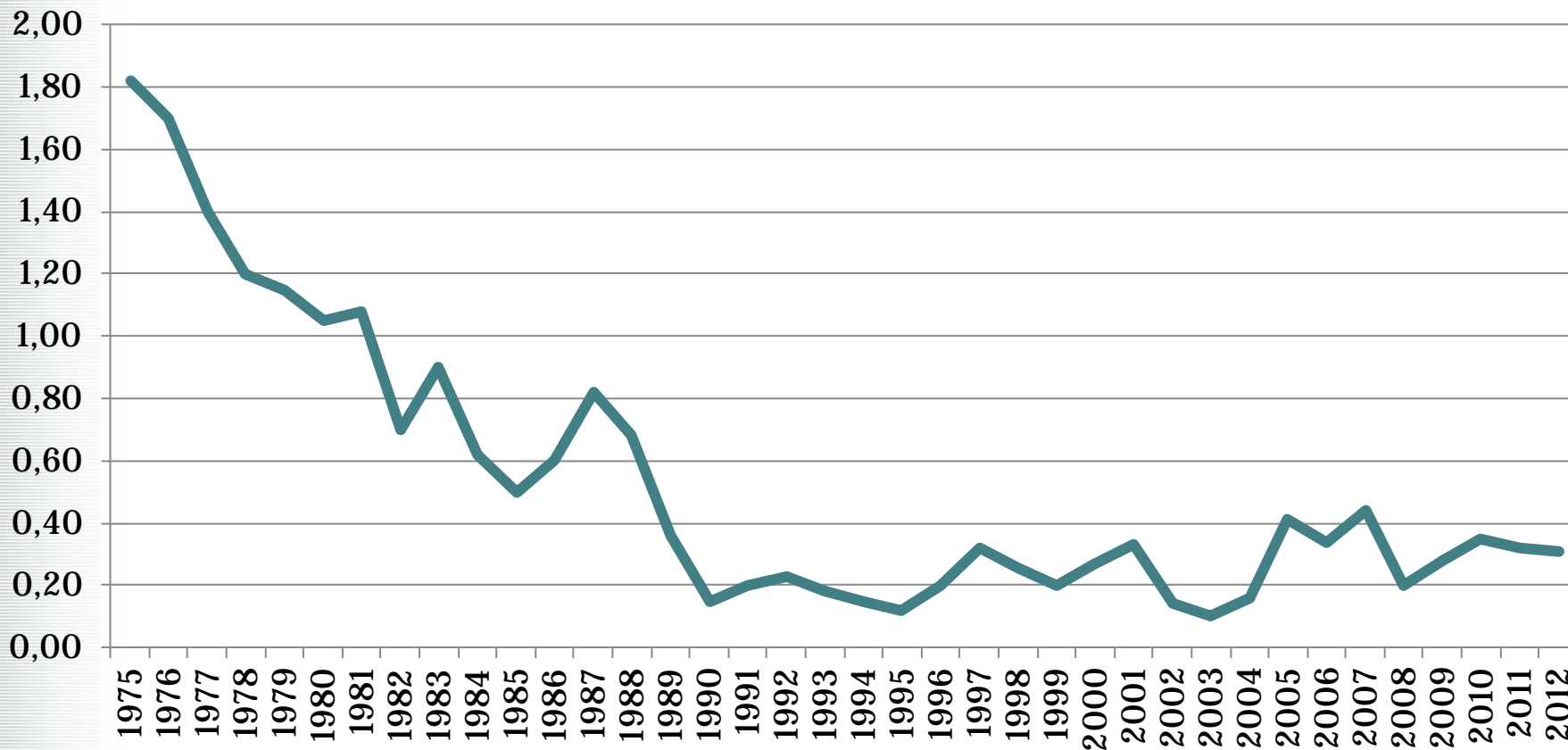
Índice do Banco Mundial, compara a performance logística de 155 países. A média da América Latina é de 2,73.

### Ranking – Índice de Performance Logística (LPI)



▶ **Queda de 1,82% do PIB (em 1975) para 0,31% em 2012:**

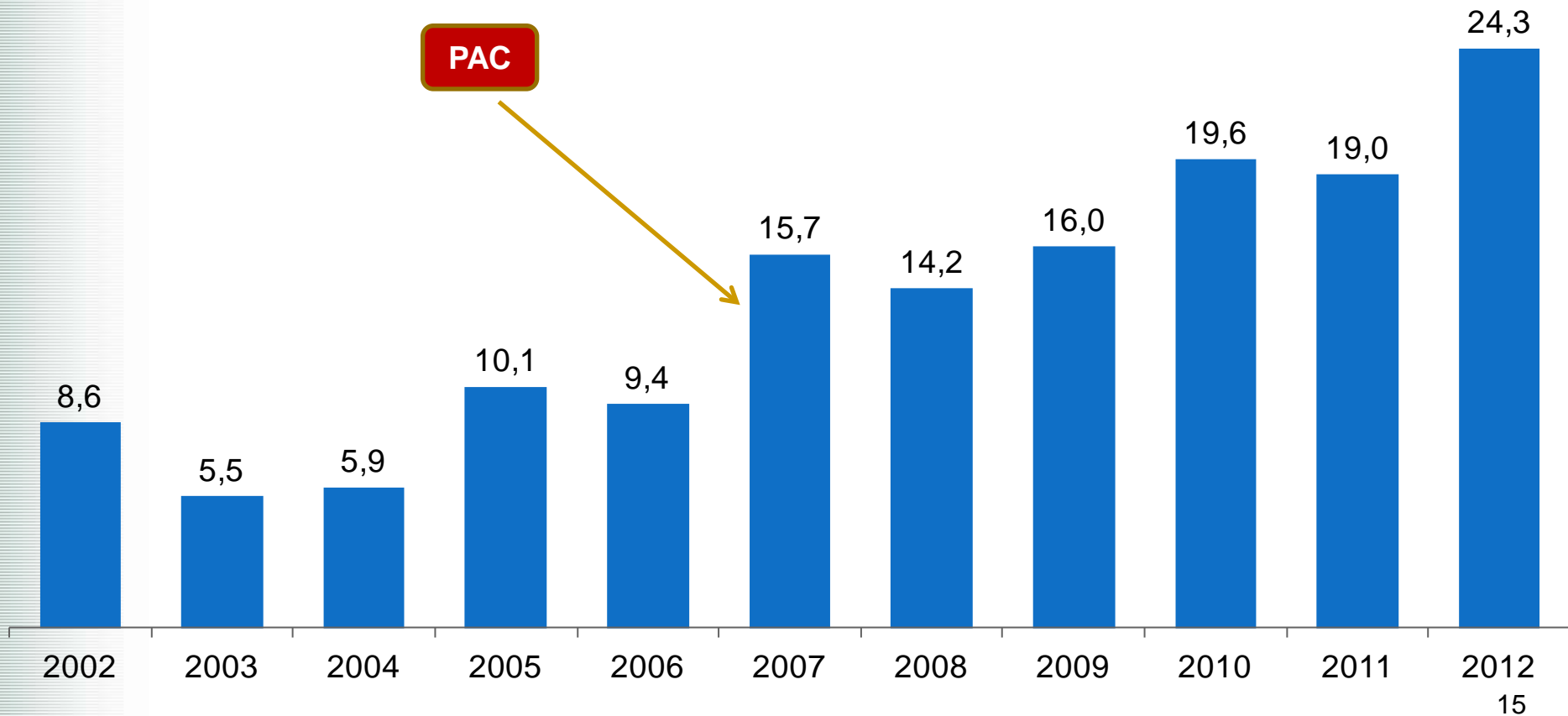
**Investimentos do Ministério dos Transportes/PIB (%)**



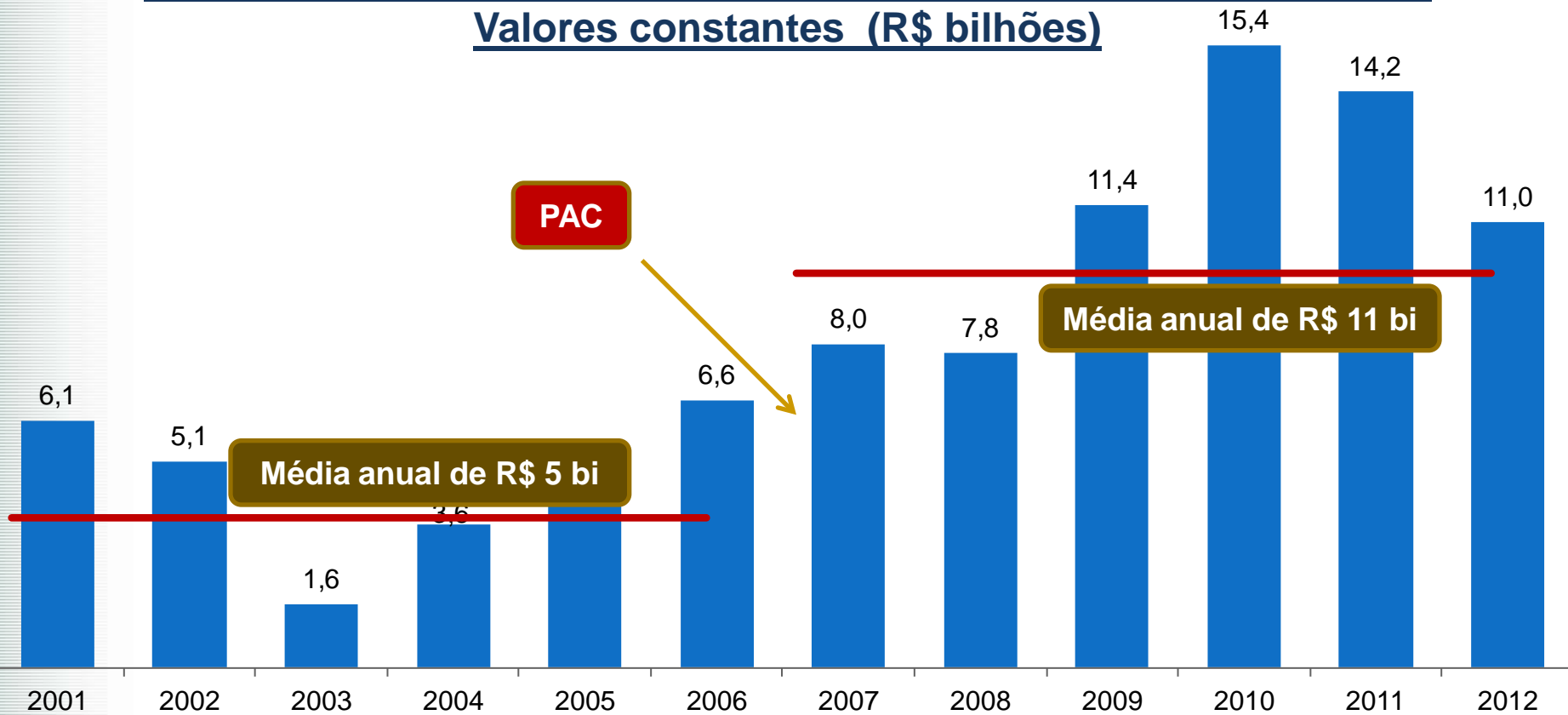
Fonte: Ministério dos Transportes e Siafi.

O volume de recursos autorizados para investimento tem aumentado significativamente depois do PAC

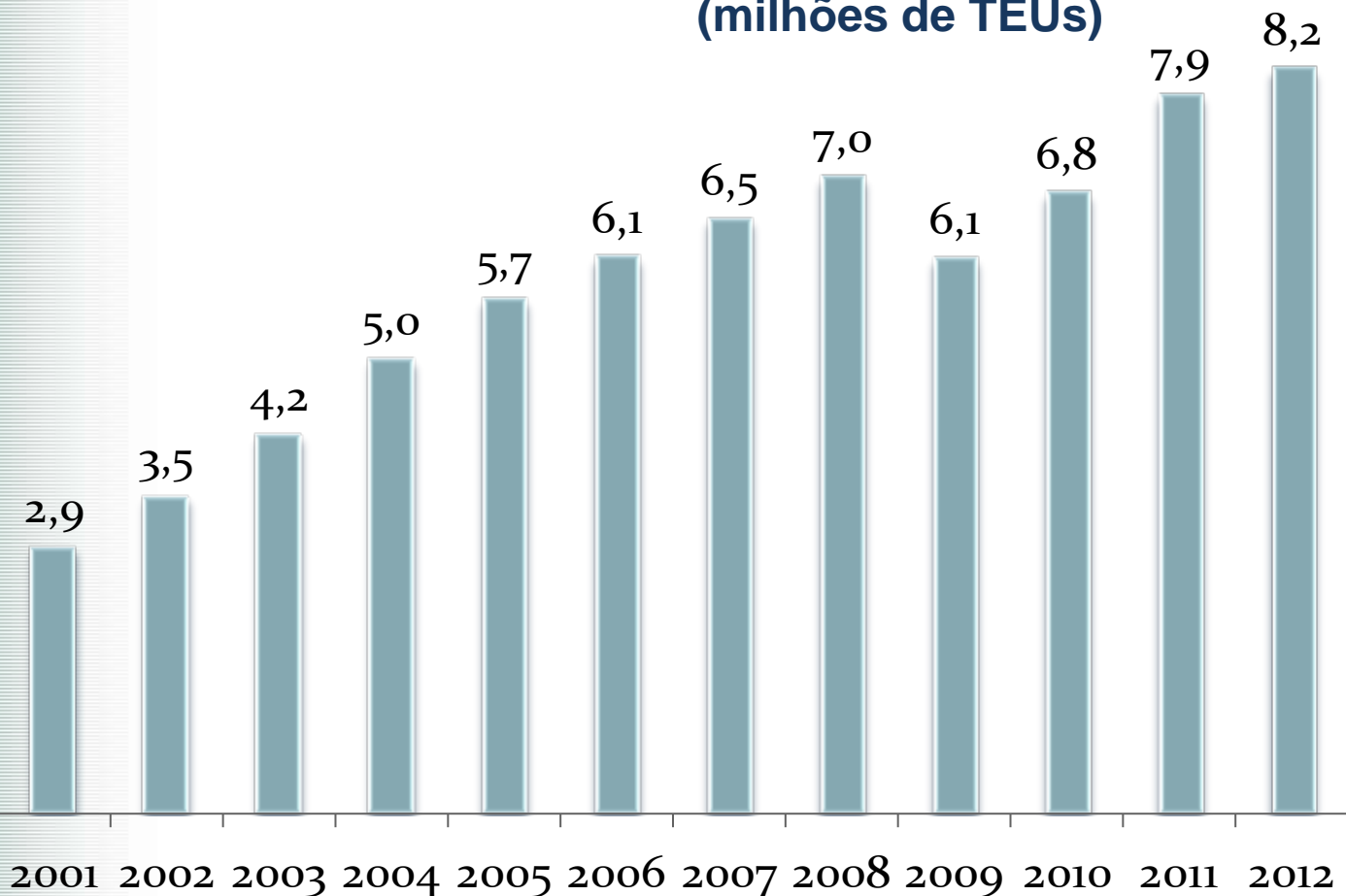
**Evolução dos recursos autorizados para investimentos do Ministério dos Transportes – Valores correntes\* (R\$ bilhões)**



**Investimentos Totais (Executados) do Ministério dos Transportes –  
Valores constantes (R\$ bilhões)**



## Movimentação Total de Contêineres nos Portos Brasileiros (milhões de TEUs)



**Crescimento  
médio de 10%  
ao ano**

**Crescimento  
Total de 179%**

## Maiores portos do mundo por movimentação de contêineres (milhões de TEUs\*)

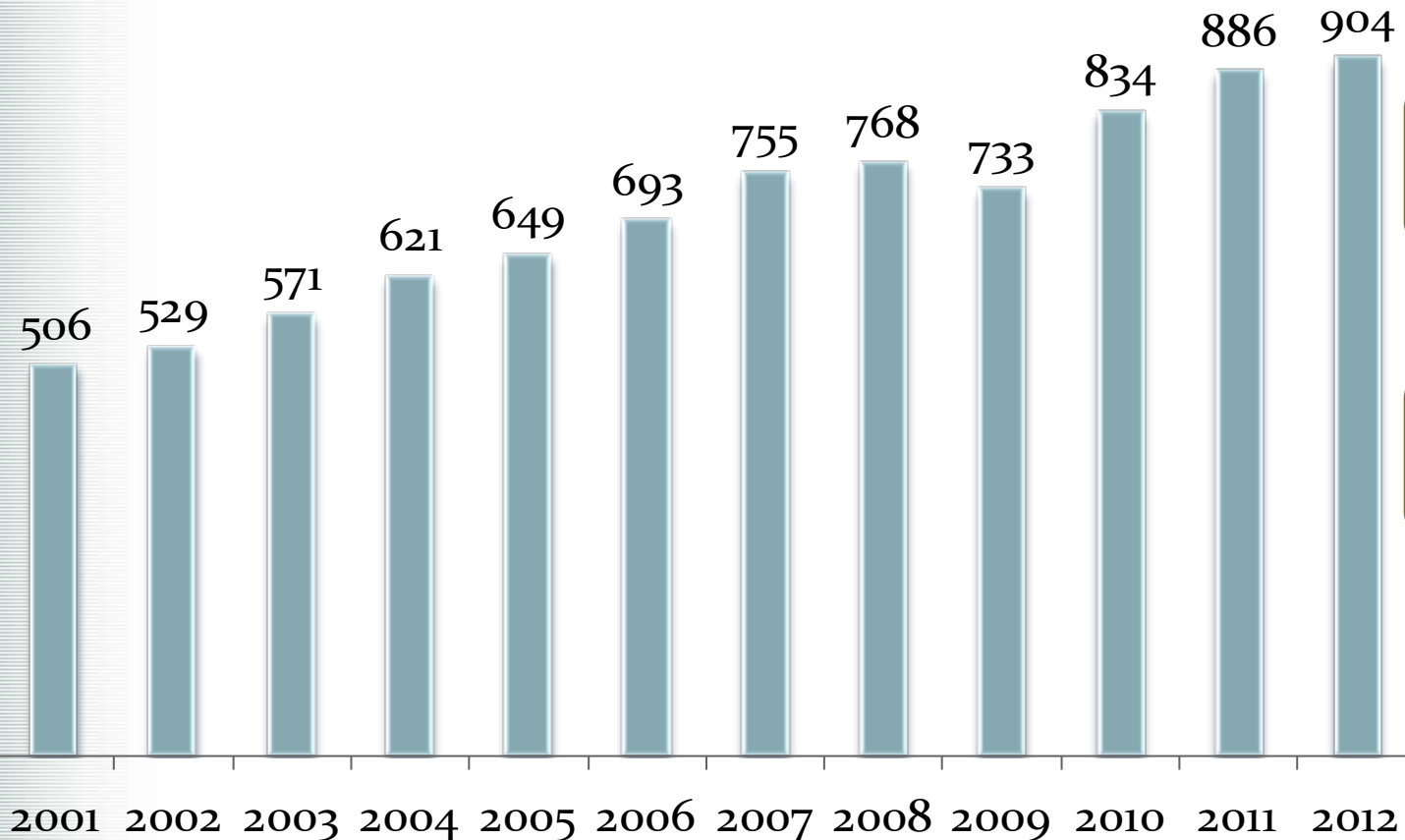
Posição	Porto, País	2010	2011
1º	Shanghai, China	29,07	31,74
2º	Cingapura, Cingapura	28,43	29,94
3º	Hong Kong, China	23,7	24,38
4º	Shenzhen, China	22,51	22,57
5º	Busan, Coréia do Sul	14,18	16,17
6º	Ningbo-Zhoushan, China	13,14	14,72
7º	Porto de Guangzhou, China	12,55	14,26
8º	Qingdao, China	12,01	13,02
9º	Jebel Ali, Dubai	11,6	13,01
10º	Rotterdam, Holanda	11,14	11,88
43º	Santos, Brasil	2,72	2,99

\* TEU: twenty-foot equivalent unit.

Fonte: World Shipping Council.

Nota: Representa a movimentação total de contêineres em cada porto, incluindo carregados e vazios.

**Movimentação Total de Cargas\* nos Portos Brasileiros**  
**(milhões de toneladas)**



**Crescimento médio de 5,5% ao ano**

**Crescimento Total de 79%**

## Maiores portos do mundo em toneladas movimentadas

Rank	Porto	País	Milhões de toneladas	
			2010	2011
1º	Shanghai	China	534,4	590,4
2º	Cingapura	Cingapura	501,6	531,2
3º	Tianjin	China	400,0	459,9
4º	Rotterdam	Holanda	429,9	434,6
5º	Guangzhou	China	425,6	431,0
6º	Qingdao	China	350,1	372,0
7º	Ningbo	China	408,2	348,9
8º	Qinhuangdao	China	276,3	284,6
9º	Busan	Coréia do Sul	263,0	281,5
10º	Hong Kong	China	267,8	277,4
25º	Tubarão	Brasil	132,0	136,6
28º	Itaqui	Brasil	118,1	128,9
37º	Itaguaí	Brasil	90,5	97,7
38º	Santos	Brasil	96,0	94,6
75º	São Sebastião	Brasil	47,9	51,9

- **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**

  - Rodovias: investimentos de R\$ 42 bilhões em 7,5 mil km (até 25 anos);**

  - Ferrovias: investimentos de R\$ 91 bilhões em 10 mil km (até 25 anos).**

  - Portos: investimentos de R\$ 54,2 bilhões até 2017, sendo que 44 bilhões de portos privados.**

- **Aeroportos - leilões dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Viracopos, Galeão e Confins.**

- **Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815): Reordena e atualiza o marco legal do setor com o intuito de atrair o investidor privado e aumentar a movimentação de carga.**

- **Financiamento: nova lei das PPPs e nova regulação sobre debêntures de infraestrutura.**

- **Investimentos em novos terminais praticamente paralisados desde 2007/2008: vários projetos portuários não realizados, apesar do constante crescimento da demanda e do congestionamento nos portos;**
- **Restrições impostas principalmente pelo Decreto 6.620/08 representavam uma forte barreira à instalação de novos terminais privados, especialmente no setor de contêineres;**
- **Disputa comercial no setor de contêineres desperdiçou energias e postergou investimentos.**

- **Novos espaços portuários:** nos últimos anos poucas áreas novas importantes foram licitadas. Vale citar o terminal privado de Itapoá-SC, a licitação do terminal público de grãos de São Luís, projeto em elaboração há mais de 10 anos; Embraport e Portonave.

- **O aumento da eficiência (técnicas e equipamentos modernos) dentro de uma mesma área de movimentação possui um limite técnico: o espaço físico da área.**

- **O Governo percebeu que o investimento privado em novas áreas é decisivo para a recuperação do déficit do setor portuário.**

Carga crescente + falta de novas áreas para movimentação = congestionamento + aumento de custos

A Nova Lei dos Portos (12.815/2013) é decisiva:

- **Reordena o marco legal do setor: aproxima a legislação brasileira ao padrão internacional**



- **Revoga a lei 8.630/93, propõe um futuro mais dinâmico para os portos. Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros;**

- **A autorização dos terminais privados fica prorrogável por períodos sucessivos (aumenta a segurança do investidor e evita problemas futuros);**

- **Não permite novos terminais privados dentro da área do porto organizado e assegura a continuidade dos terminais privados já autorizados;**

- **Possibilita a concessão das administrações portuárias à iniciativa privada conforme lei anterior (8.630).**

- **Avança na direção de criar um ambiente favorável aos investimentos e à participação do capital privado nos portos;**
- **Porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação.....(afasta a ideia de serviço público);**
- **Situação muito ruim dos terminais privados antes da Lei:**
- **Conceitos atrasados (que fecham o mercado) poderão voltar atrás na hora de um aditivo, por parte da ANTAQ /SEP.**

- Baixa eficiência da grande maioria administrações portuárias públicas (Cias Docas e concessionárias estaduais e municipais);
- Relações capital-trabalho: com a aprovação da Nova Lei dos Portos houve um retrocesso nas relações capital trabalho;
- Excesso de centralização das decisões da política portuária junto ao Governo Federal;
- Falta de articulação e sobreposição de funções entre os diversos órgãos do governo intervenientes nos portos (o CONIT - que tinha como missão precípua esta função - foi criado em 2001 e somente realizou duas reuniões até o presente momento);
- Elevado número de projetos de lei (29 propostas) em tramitação no Congresso Nacional dispendo sobre a legislação portuária. A grande maioria representa retrocessos;
- Cobrança indevida de "taxa" para a utilização do espelho d'água;
- Precariedade dos acessos terrestres e marítimos aos portos. Deve ocorrer uma hierarquização técnica das obras de infraestrutura logística elencadas no PAC para que os acessos portuários, em especial os terrestres, sejam priorizados nos programas de investimentos governamentais.

**No Brasil a Nova Lei dos Portos modernizou o marco legal da infraestrutura portuária.**

Resta agora vencer antigos obstáculos: problemas de gestão, burocracia e baixa eficiência da máquina pública.

## O que quer a Indústria? Qual é a meta?

Que navios de porte possam atracar no Brasil, seja em terminais de uso público ou privado.



**OBRIGADO!**

**Telefone (51) 3347-8749**  
**coinfra@fiergs.org.br**