

REQUERIMENTO N° , de 2012 – CI

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater sobre as atuais condições da infraestrutura logística que o Brasil propicia às atividades econômicas realizadas no País.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

- Senhor **Paulo Tarso Vilela de Resende** – Coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;
- Senhor **Marcelo Perrupato e Silva** – Secretário da Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, do Ministério dos Transportes;
- Senhor **Luis Claudio Santana Montenegro** - Diretor do Departamento de Sistemas de Informações Portuárias da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR;
- Senhor **Luis Henrique Teixeira Baldez** - Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas – ANUT;
- Senhor **Paulo Fernando Fleury** – Professor titular da UFRJ e Diretor-Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain.

JUSTIFICAÇÃO

A justificação para a realização da audiência é, antes de tudo, a realização de um salutar debate sobre a logística que o Brasil oferta às atividades econômicas desempenhadas no País e responsáveis pela geração do Produto Interno Bruto brasileiro.

Entretanto, está em fase de finalização um estudo, realizado pelo Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, que

aponta para um colossal desperdício do esforço nacional em produzir sua sustentabilidade econômica.

O estudo supracitado foi estratificado e previamente divulgado pelo jornal *Brasil Econômico*, em sua edição de 05/07/2012, onde informa, em texto aqui fielmente reproduzido:

Empresas perdem US\$ 80 bilhões por ano com gargalos na logística

A falta de investimentos públicos no setor de logística - portos, aeroportos, rodovias e ferrovias - já provoca perdas da ordem de US\$ 80 bilhões ao ano às empresas brasileiras, segundo cálculos feitos pelo coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Rezende.

O valor corresponde a 4% do Produto Interno Bruto (PIB) e é idêntico ao volume que o país precisa investir para acabar com os gargalos do setor

Para Rezende, essa perda reflete diretamente a limitação de novos negócios, já que não há canais suficientes para escoar a produção.

Ao lembrar que os aportes nesse sentido estão estagnados em 1,5% do PIB ao longo dos últimos 30 anos, Rezende aponta que esse resultado negativo está em fase de evolução, pois os governantes brasileiros tomam ações reativas, ou seja, de curto prazo. "Temos falta de projetos, planejamento e demora na execução das obras", dispara. Ele destaca a morosidade nacional ao comparar obras chinesas com as brasileiras.

Enquanto que a China construiu em três anos e meio 2 mil km de ferrovia em região montanhosa, por aqui a ampliação do corredor ferroviário Norte e Sul - com 2,2 mil km e que contempla a Transnordestina e a Ferronorte -, esperado desde 2010, não tem prazo de entrega.

O custo logístico é outro agravante apontado por Rezende que tende a manter suas projeções pessimistas. No Brasil, os gastos dos empresários com transporte de cargas chega a 12% do PIB, muito

acima do que observado em outros países. Na China e na África do Sul, ele é de apenas 8% e 9%, respectivamente. "Nesses países a projeção é de queda para algo em torno de 7% do PIB.

Resulta do que não se pode esperar do Brasil, já que observamos a evolução do agronegócio seguido pela alta dos gargalos em suas fronteiras", desabafa, estimando que este valor possa atingir por aqui 20% do PIB nos próximos anos.

Os reflexos da perda de competitividade, segundo Rezende, são sentidos na redução da capacidade de produção da indústria, que sofrem aumento no seu custo operacional, e na redução de renda per capita do produtor que é ligado ao agronegócio. "Às vezes utilizar o modal hidroviário é muito mais vantajoso, mas sua limitação faz com que o escoamento da produção seja desviado para outro, elevando os custos, que chegam a atingir 30%. Sobra cada vez menos dinheiro para investimentos", critica o pesquisador.

Ainda de acordo com Rezende a infraestrutura no Brasil está sujeita ao calendário eleitoral e não ao desenvolvimento. Por isso, sugere que seja criado um marco regulatório principalmente para o modal ferroviário. "Isso já existe em outros países, que fazem uso dele para blindar seus projetos", argumenta.

Segundo projeções do Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES), dentro de quatro anos, a atual malha ferroviária de carga será expandida para 40 mil km - hoje ela está com 28.614 mil km. Para isso, a instituição vai investir recursos da ordem de R\$ 30 bilhões até 2015. "Além desse montante, haverá aportes das concessionárias", explica o gerente do departamento de logística do banco, Dalmo Marquetti. Quanto ao investimento no setor logístico, eles devem somar R\$ 121 bilhões, em igual período.

A estrutura logística de um país que tem pretensões em ocupar posição de influir na economia global, não pode ser um problema nacional, na medida em que é solução, na qualidade de imprescindível ferramental ao desempenho econômico.

Na mesma edição, em chamada de primeira página, o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, que tem animadamente exercitado um papel

de ministro da economia, conclamou os empresários a sair da toca, liberando o "espírito animal" e então contribuir para o reaquecimento da economia. Suas palavras foram: "*O empresário é aquele que vislumbra, consegue enxergar mais adiante e toma medidas antes que as coisas se tornem óbvias. Então é o espírito animal que tem de funcionar*".

Entre o sonho e a realização está a nossa realidade estrutural, que se impõe como a mais óvia e também maior, das dificuldades que as empresas brasileiras precisam superar. A perversidade está no fato de que o governo, a partir de uma carga tributária atual em torno de 36%, fica com mais de um terço da riqueza nacional e não retribui, pelo menos, na medida de sua responsabilidade.

Em razão do exposto, peço especial apoio desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para a realização da Audiência Pública aqui requerida.

Sala das Sessões,

Senador Ricardo Ferraço