



# **Audiência Pública – Programa Porto 24 horas**

**Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos  
Deputados**

**Wagner Cardoso**

**Secretário-executivo Conselho de Infraestrutura**

**Confederação Nacional da Indústria**

**Brasília, 12 de setembro de 2013**

# Indústria e competitividade:

- A indústria de transformação brasileira tem perdido participação relativa no PIB, passando de 35,9% em 1984 para 14,2% em 2012;
- Apesar dos esforços do Governo (desvalorização do Real, queda da taxa de juros, redução da tarifa de energia elétrica, dentre outros) em 2013 persistirão os problemas de competitividade da indústria brasileira, produto dos elevados custos sistêmicos e do baixo crescimento da produtividade;
- Fabricar no Brasil é caro e a importação vem aumentando.
- Um em cada cinco produtos industriais consumidos no País é importado;

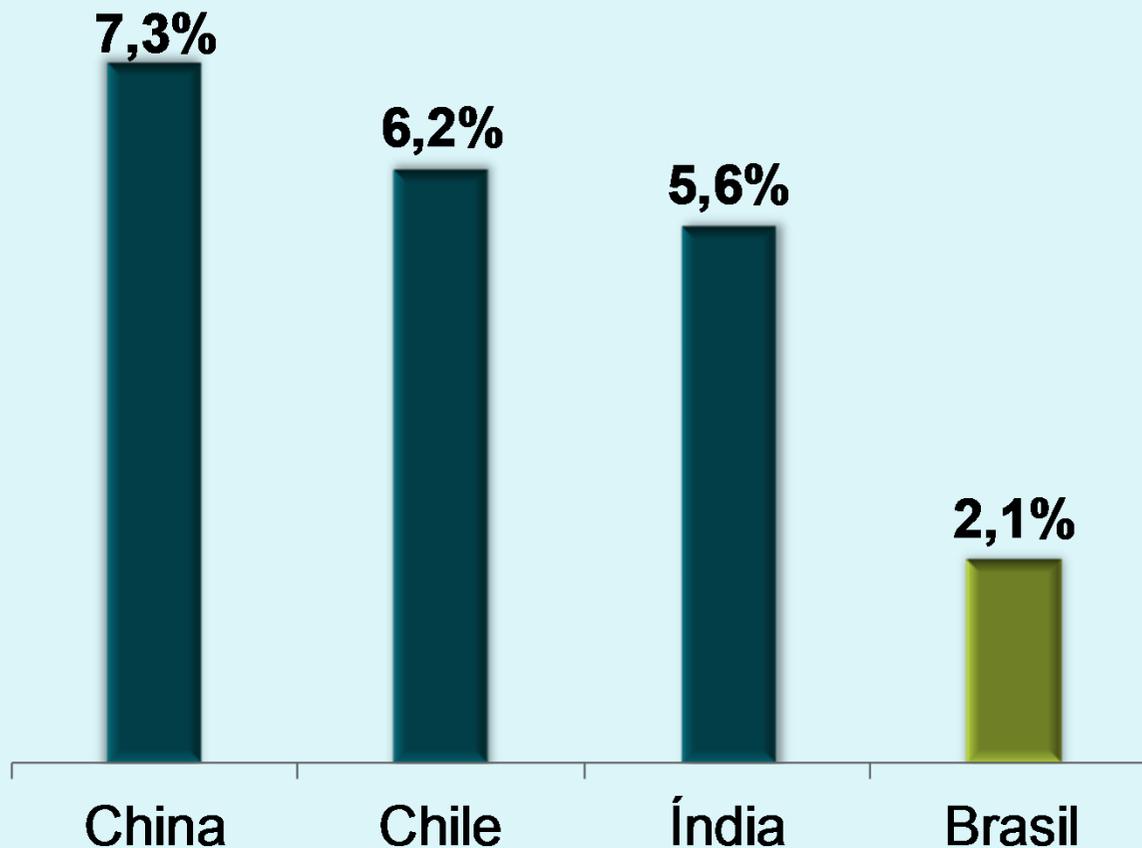
# A indústria brasileira perde progressivamente participação no PIB:

## Participação da indústria de transformação no PIB (%)



# Brasil investe pouco em infraestrutura

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)

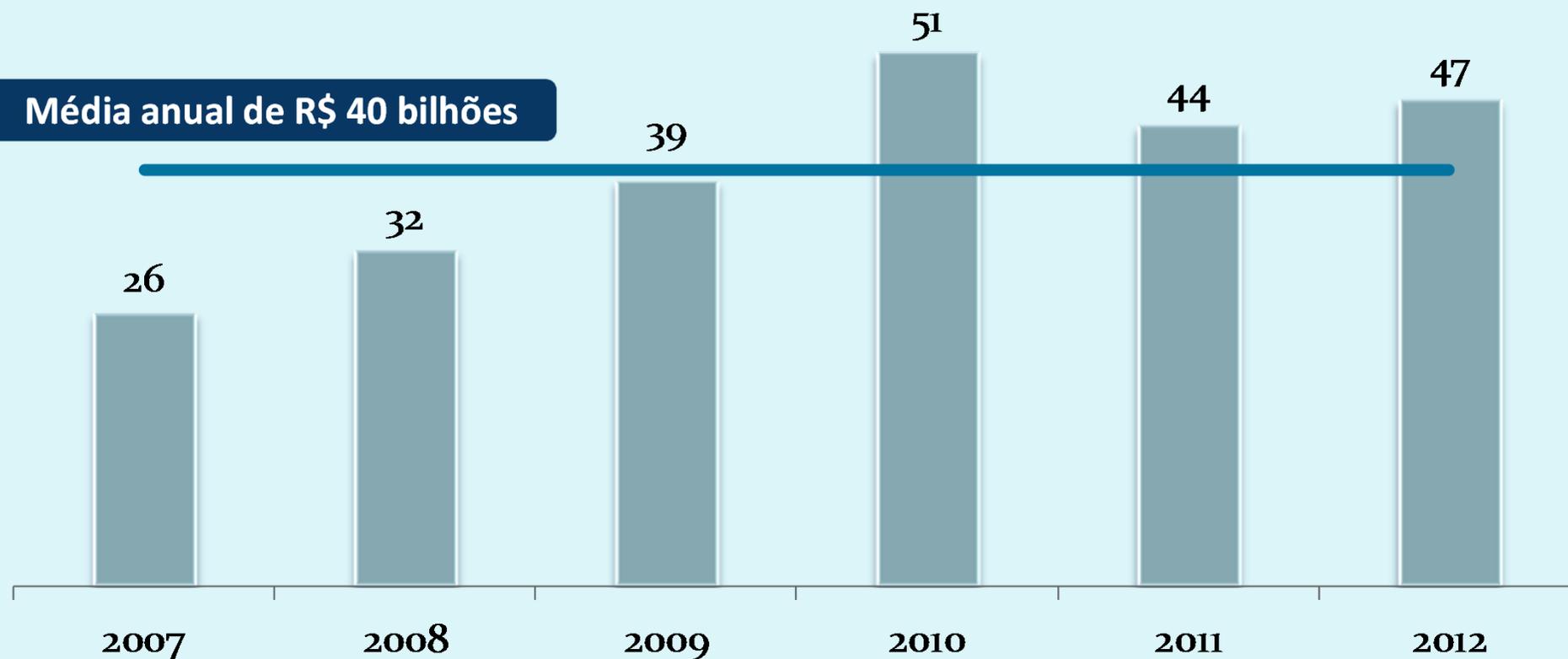
Déficit anual: R\$ 128 bilhões

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

# Governo Federal: Investimentos em infraestrutura

Investimentos Totais da União – Valores constantes (R\$ bilhões)

Média anual de R\$ 40 bilhões



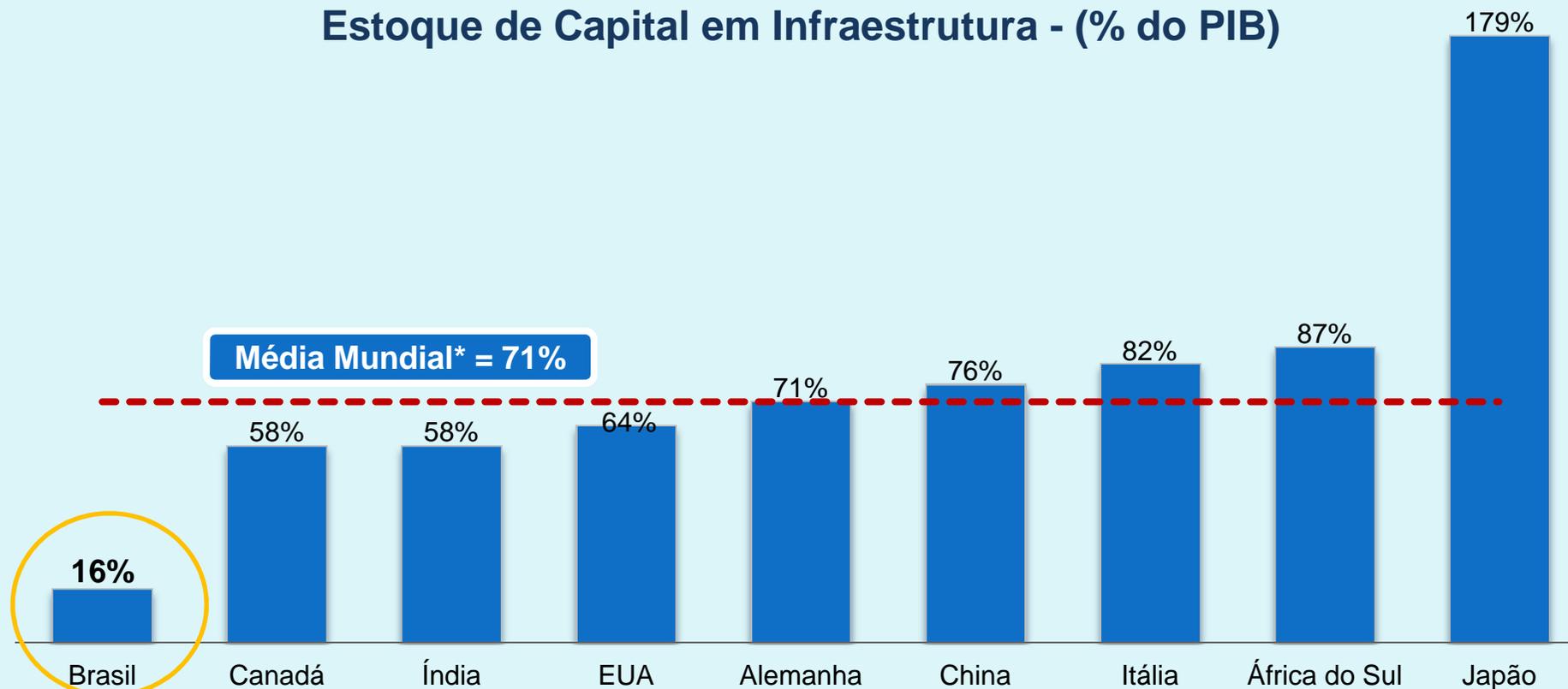
Total Pago (pago do exercício + restos a pagar pagos). Valores atualizados com base no IGP-DI, da FGV.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Contas Abertas

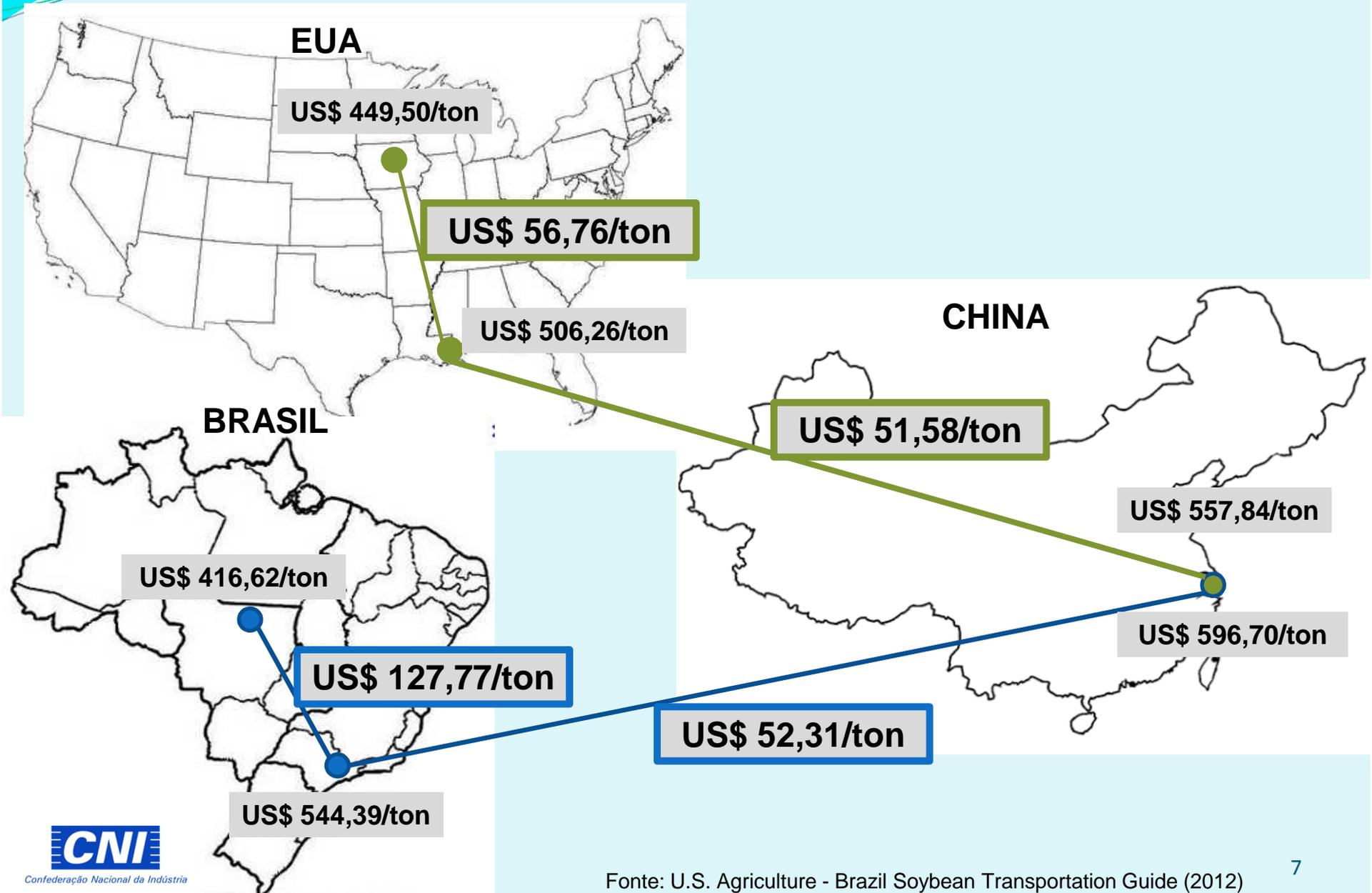
# Governo Federal: Investimentos em infraestrutura

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

Estoque de Capital em Infraestrutura - (% do PIB)



# Soja: Custo da logística Brasil e EUA para Xangai (China)



# A baixa qualidade da infraestrutura penaliza os custos de produção:

**O Brasil enfrenta uma crise sem precedentes no transporte de cargas.**

- ▶ Existem sérios problemas na oferta dos serviços no transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário, de cabotagem marítima e nos portos públicos.
- ▶ 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.

# Logística de Transportes: Principais Problemas

- ▶ Os principais problemas identificados são:

**Baixo volume de investimentos**

**Elevada e crescente deterioração da rede viária terrestre**

**Navegação de cabotagem e fluvial sub-utilizadas**

**Dificuldades no acesso aos portos – tanto por via terrestre , quanto marítima**

**Modelo de gestão do Estado no setor ultrapassado e não profissionalizado.**

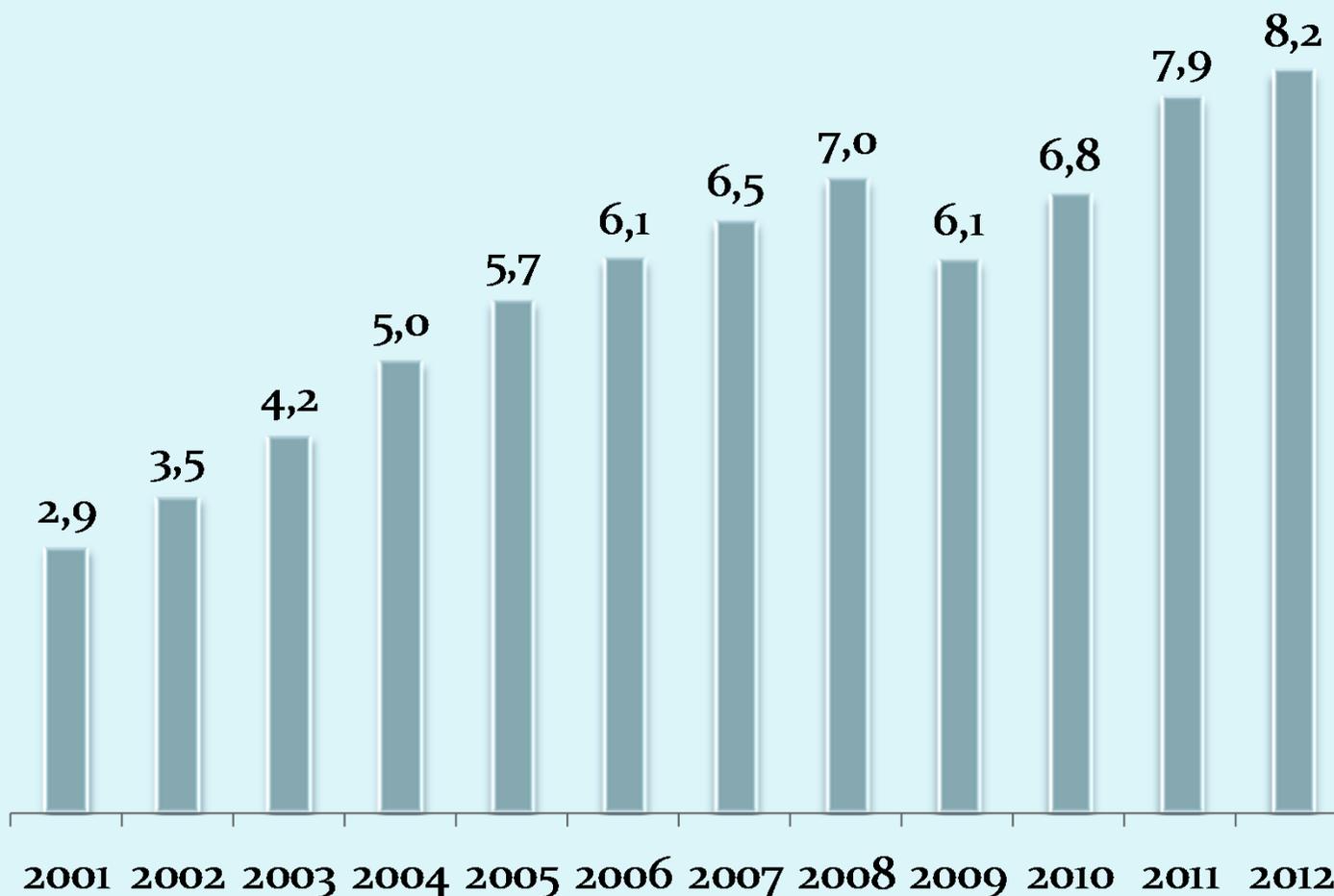
# O crescimento da Carga tem agravado o problema:

- ▶ Apesar dos importantes avanços com o PAC, o aumento da oferta de infraestrutura de transporte tem sido bastante inferior a demanda (carga)



# Contêineres: crescente evolução

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



**Crescimento  
médio de 10%  
ao ano**

**Crescimento  
Total de 179%**

# Contêineres: o Brasil ainda é pequeno a nível mundial

## 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

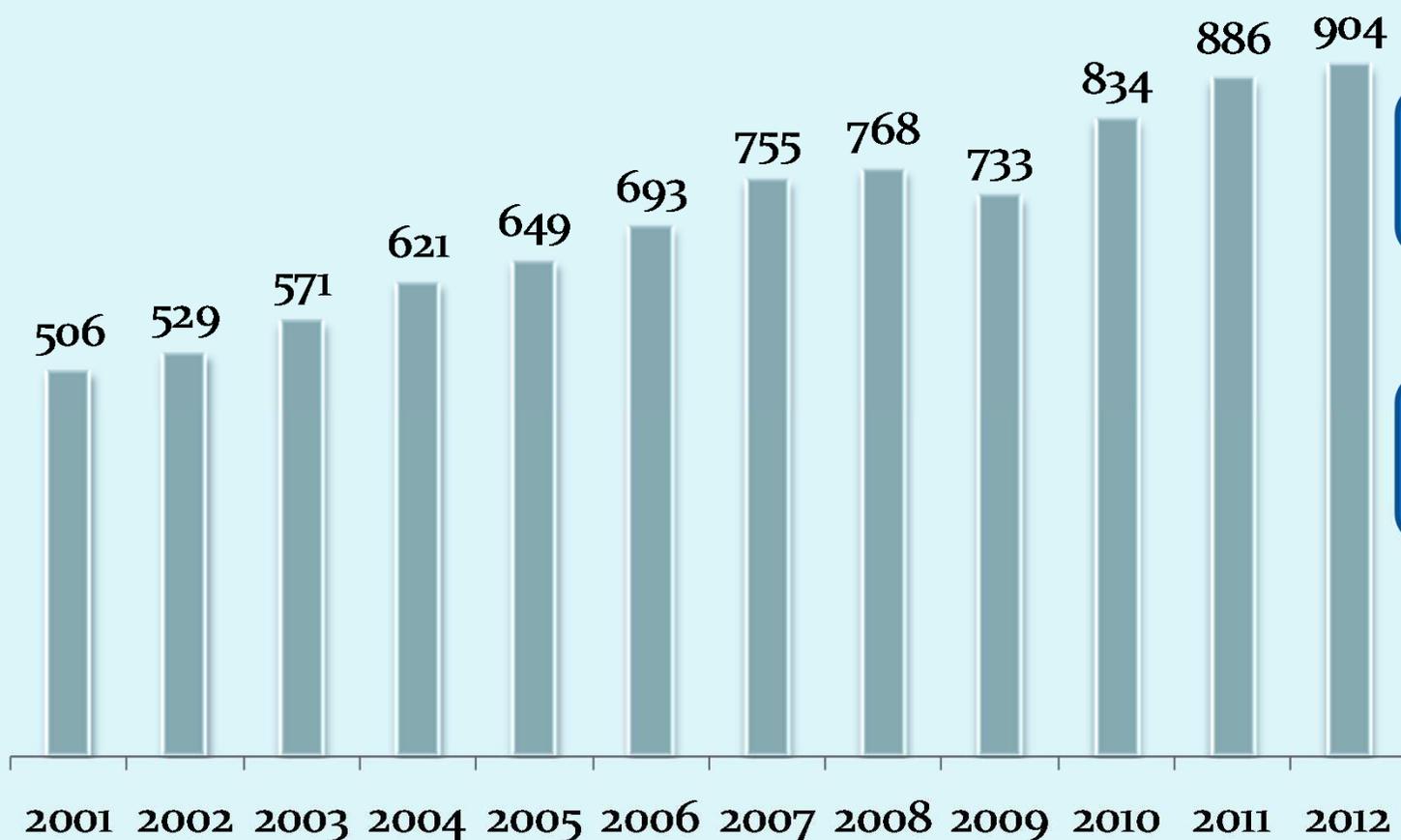
\* TEU: twenty-foot equivalent unit.

Fonte: World Shipping Council.

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

# Portos: o crescimento da carga indica oportunidades

## Movimentação Total de Cargas nos Portos Brasileiros (milhões de toneladas)



**Crescimento  
médio de 5,5%  
ao ano**

**Crescimento  
Total de 79%**

# Movimento Total: apesar de exportador de commodities, ainda não temos escala mundial

## 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

# A indústria reclama da falta de infraestrutura

## Pesquisa do Fórum Nacional da Indústria (2012)



A soma dos percentuais é maior que 100% porque era possível assinalar até 6 opções.

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

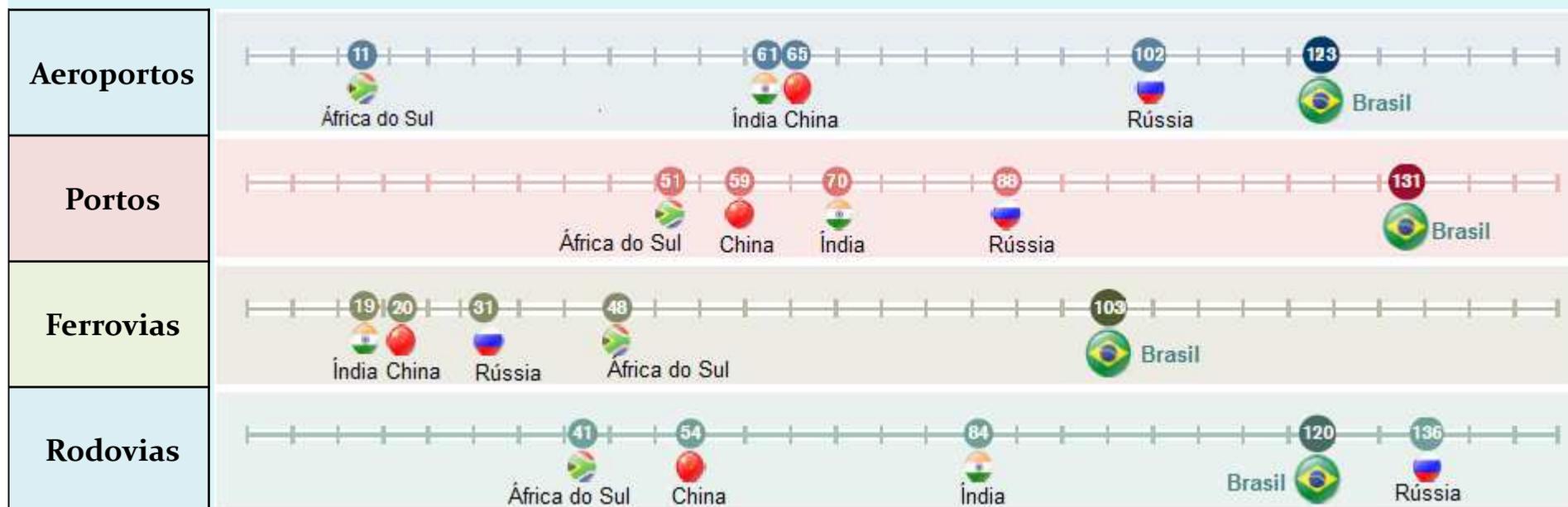


# Ranking do Fórum Econômico Mundial (2013)

- ▶ Índice do Fórum Econômico Mundial, que compara a qualidade da infraestrutura de 144 países, revela a deficiência do sistema logístico nacional.

## Ranking Global - Qualidade da infraestrutura

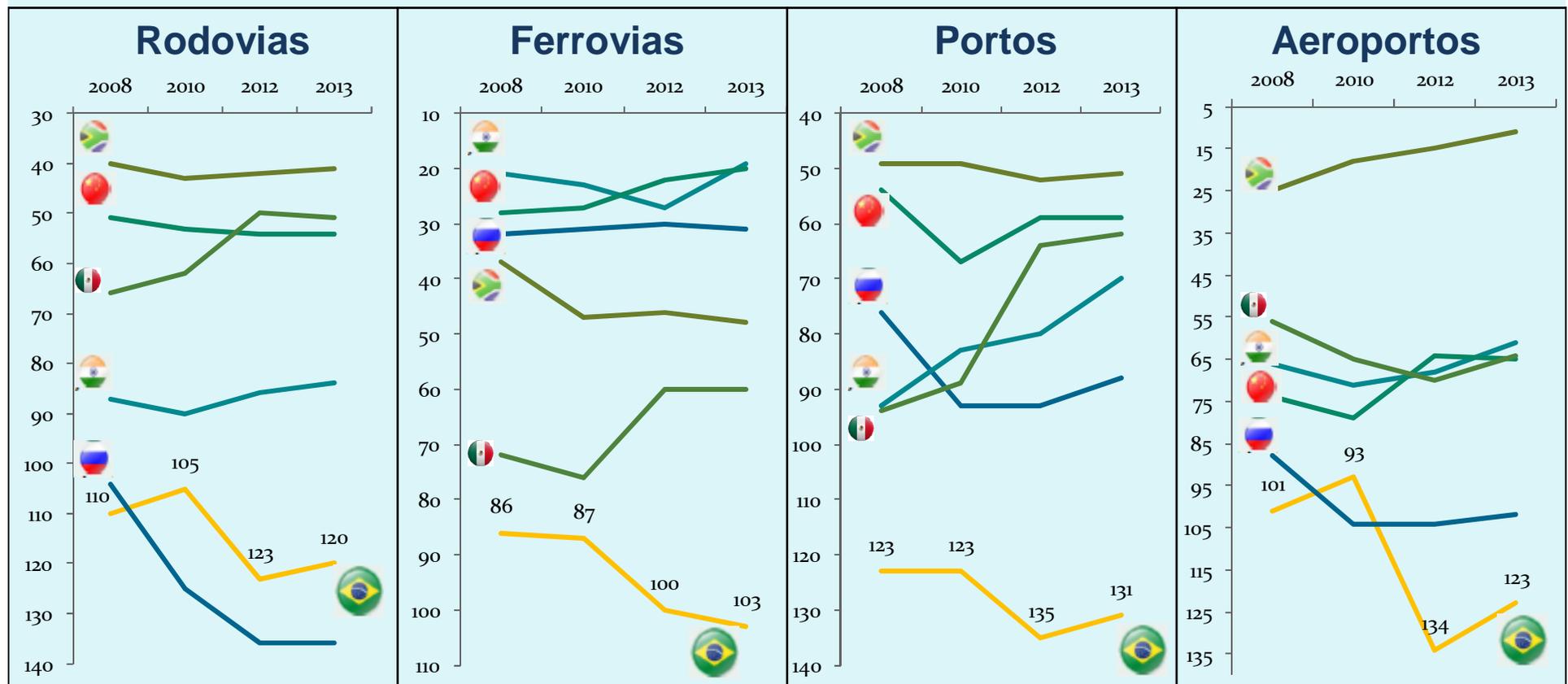
(1= melhor posição , 144 = pior posição)



# Ranking do Fórum Econômico Mundial

- Nos últimos anos o Brasil permanece com um dos piores desempenhos dentre países em níveis de desenvolvimento semelhantes.

## Ranking Fórum econômico mundial (2008 - 2013)



# Ranking do Banco mundial (julho de 2013)

- ▶ Índice do Banco Mundial, que compara a performance logística de 155 países, revela a deficiência do sistema logístico nacional para competir no comércio internacional.

## Ranking Índice de Performance Logística (2012)

País	Ranking
Singapura	1º
Honk Kong SAR, China	2º
Finlândia	3º
Alemanha	4º
Holanda	5º
Dinamarca	6º
Bélgica	7º
Japão	8º
Estados Unidos	9º
Reino Unido	10º
África do Sul	23º
China	26º
Chile	39º
<b>Brasil</b>	<b>45º</b>

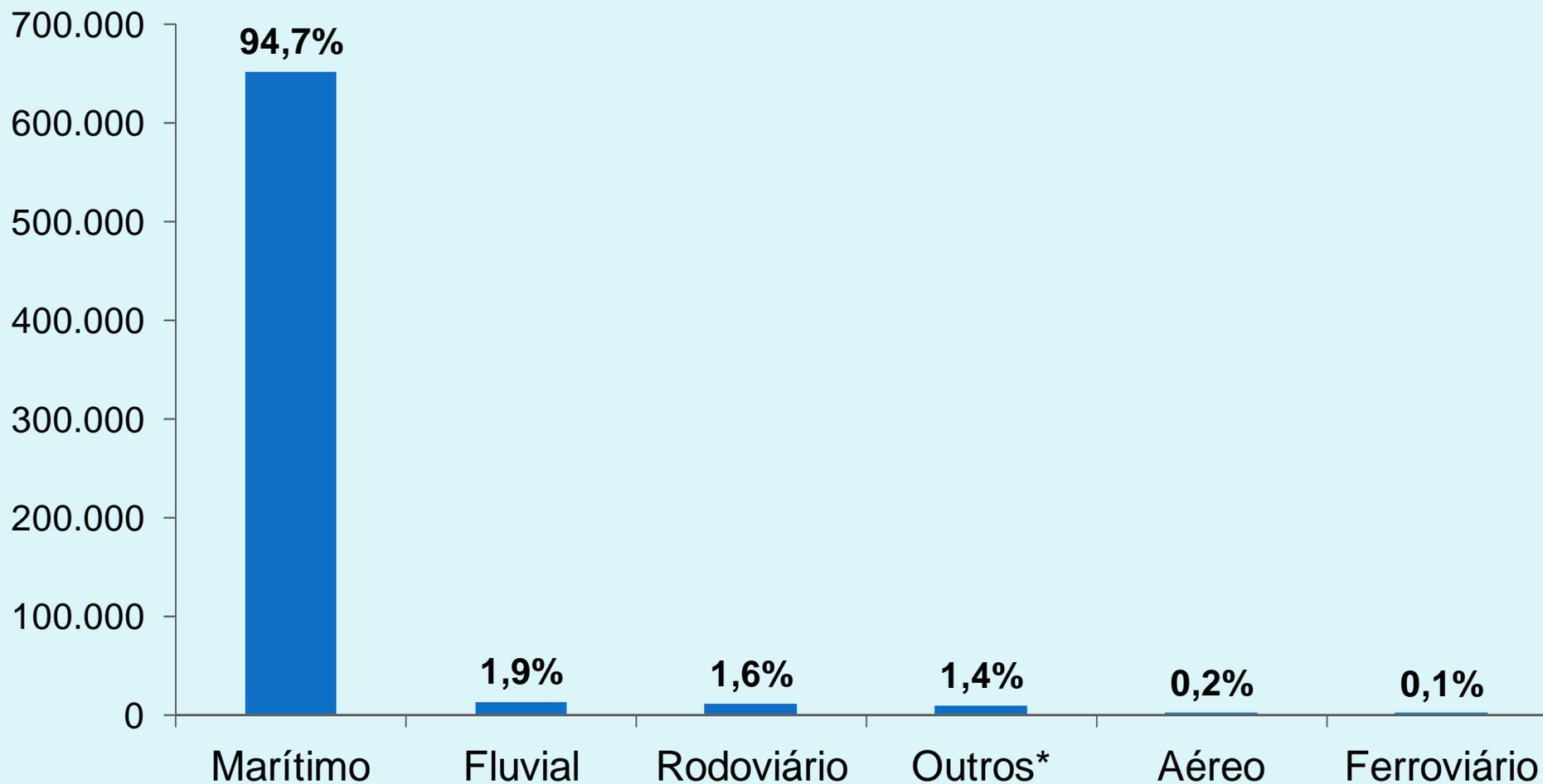
# Apesar dos problemas existem oportunidades: Entre importantes projetos do setor portuário no mundo, 2 estão no Brasil.

Importantes Projetos de Portos do Mundo (US\$ bilhões)



# Pelo setor portuário passam 95% das exportações brasileiras.

Participação dos modos de transporte no total exportado (2012)



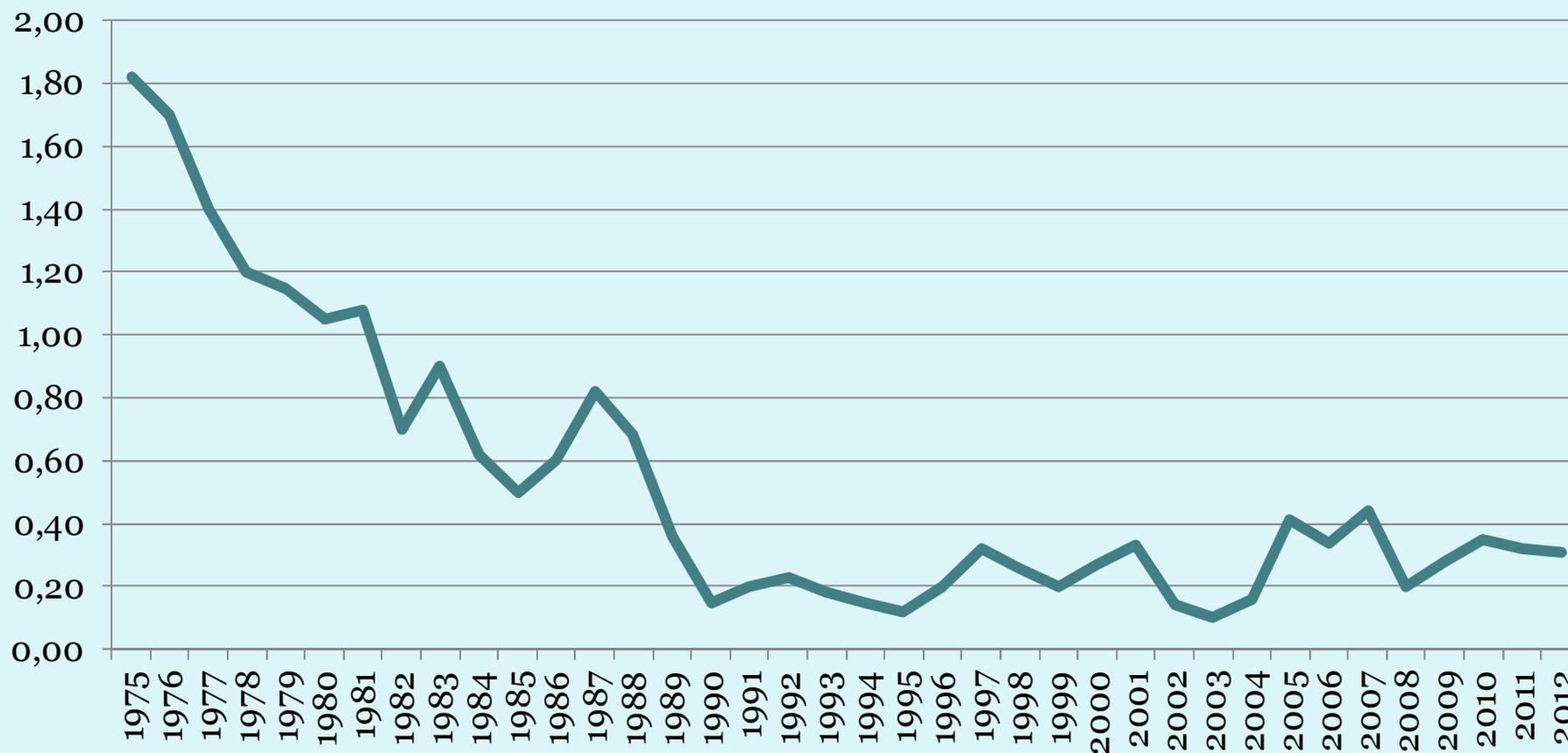
Confederação Nacional da Indústria

\* linha de transmissão, tubo-conduto, postal, própria  
Fonte: MDCI, Alice web

## No centro do problema está o baixo investimento

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

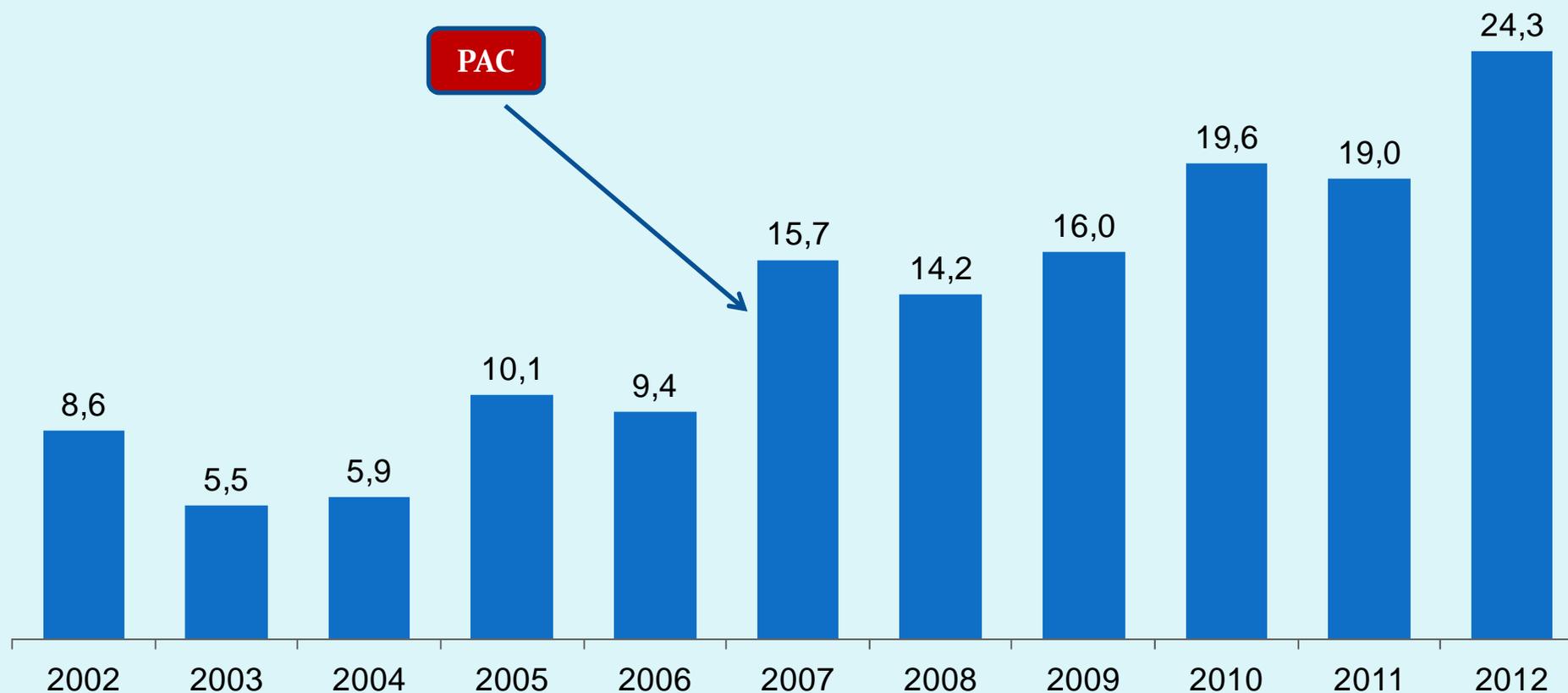
**Investimentos do Ministério dos Transportes/PIB (%)**



Fonte: Ministério dos Transportes e Siafi.

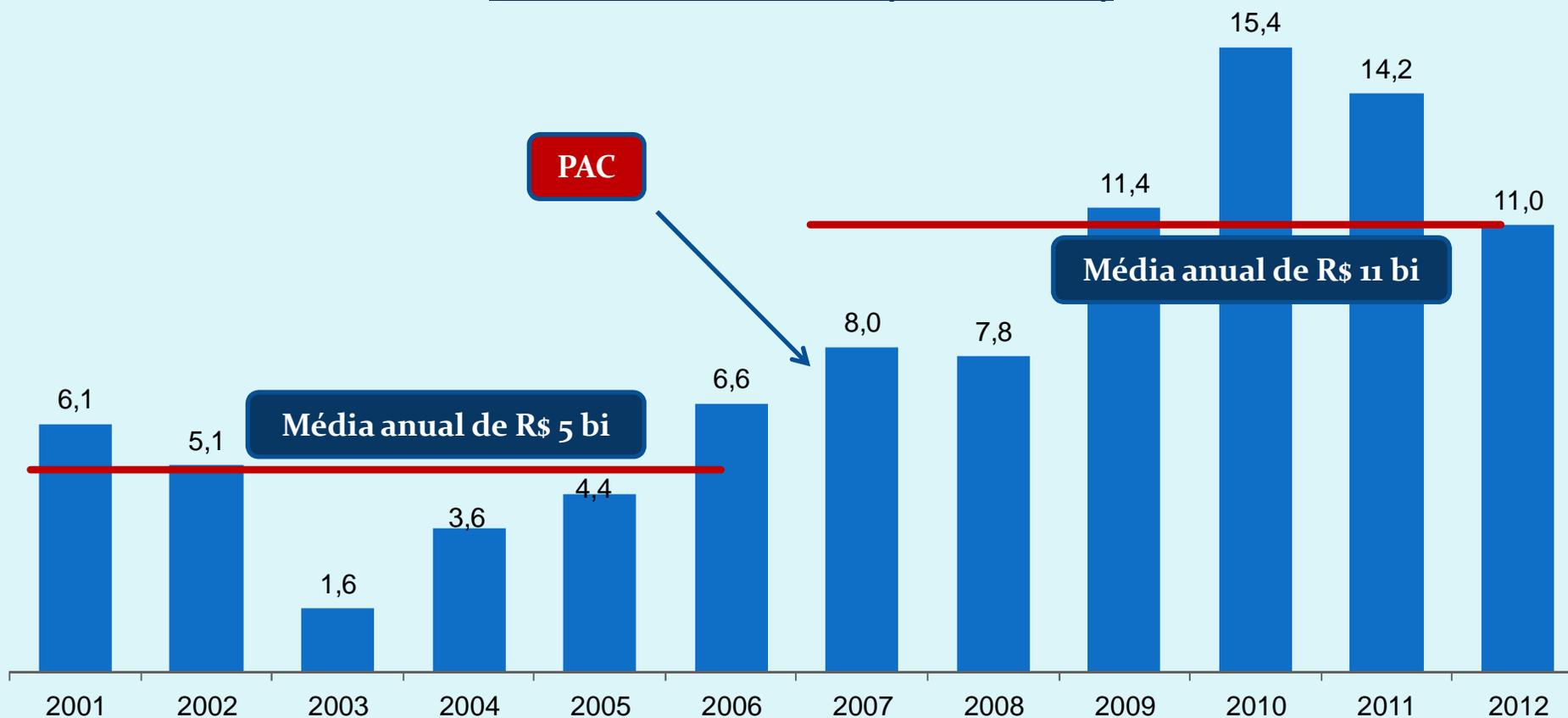
# O volume de recursos autorizados para investimento tem aumentado significativamente

Evolução do Ministério dos Transportes – Valores correntes\* (R\$ bilhões)



# O PAC alavancou os investimentos e representou avanços

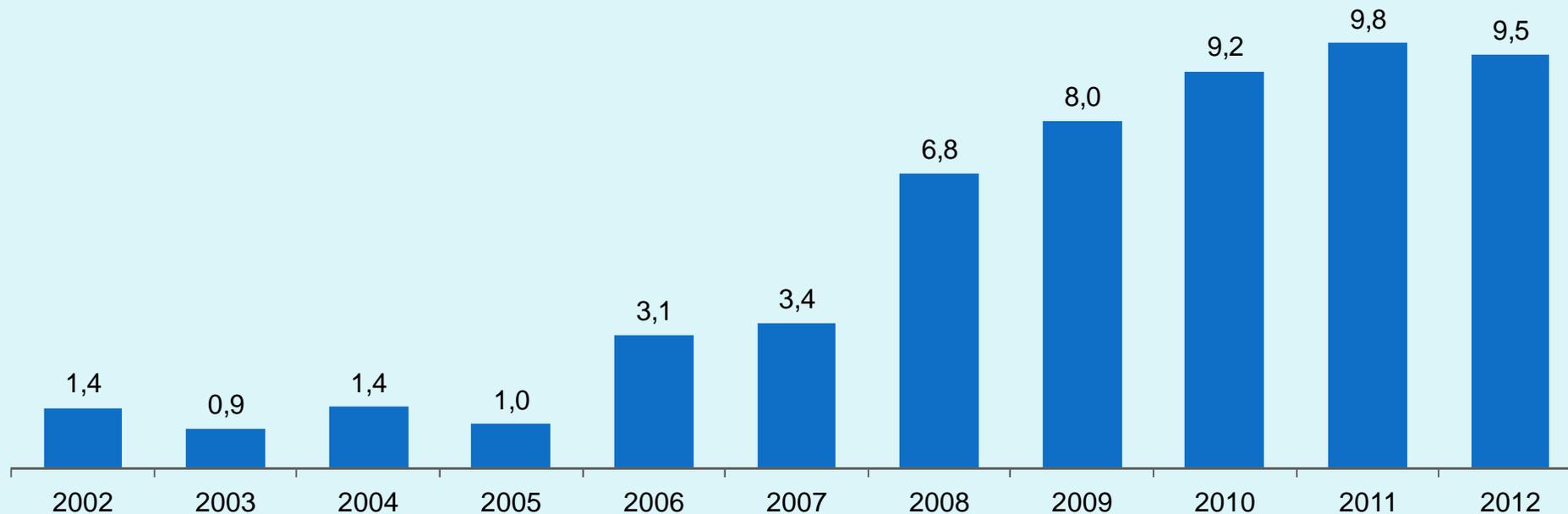
## Investimentos Totais do Ministério dos Transportes – Valores constantes (R\$ bilhões)



# Governo Federal: Investimentos em Infraestrutura de Transporte

- ▶ Devido problemas de gestão, a execução não alcançou o volume e a velocidade esperada. Como consequência observou-se nos últimos anos uma contínua elevação do montante de restos a pagar inscritos.

## Evolução dos Restos a Pagar Inscritos do Ministério dos Transportes – Valores Correntes (R\$ bilhões)



# O governo já percebeu que a recuperação do déficit da infraestrutura depende da efetiva participação do setor privado no investimento e na gestão dos serviços

- **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**  
Rodovias: investimentos R\$ 42 bilhões em 7,5 mil km;  
Ferrovias: investimentos R\$ 91 bilhões em 10 mil km.
- **Aeroportos** - leilões dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos.  
Expectativa de leilão: Galeão, Confins, Congonhas e outros.
- **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.
- **Cabotagem**: falta uma política.

## Situação antes da Nova Lei dos Portos

- 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 dentro da área privada no setor de contêineres desperdiçou energias e postergou investimentos.

## Investimentos limitados

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

# Programa de Investimentos em Portos

- Novos investimentos em concessões, arrendamentos e TUPs

**54,2**  
bilhões

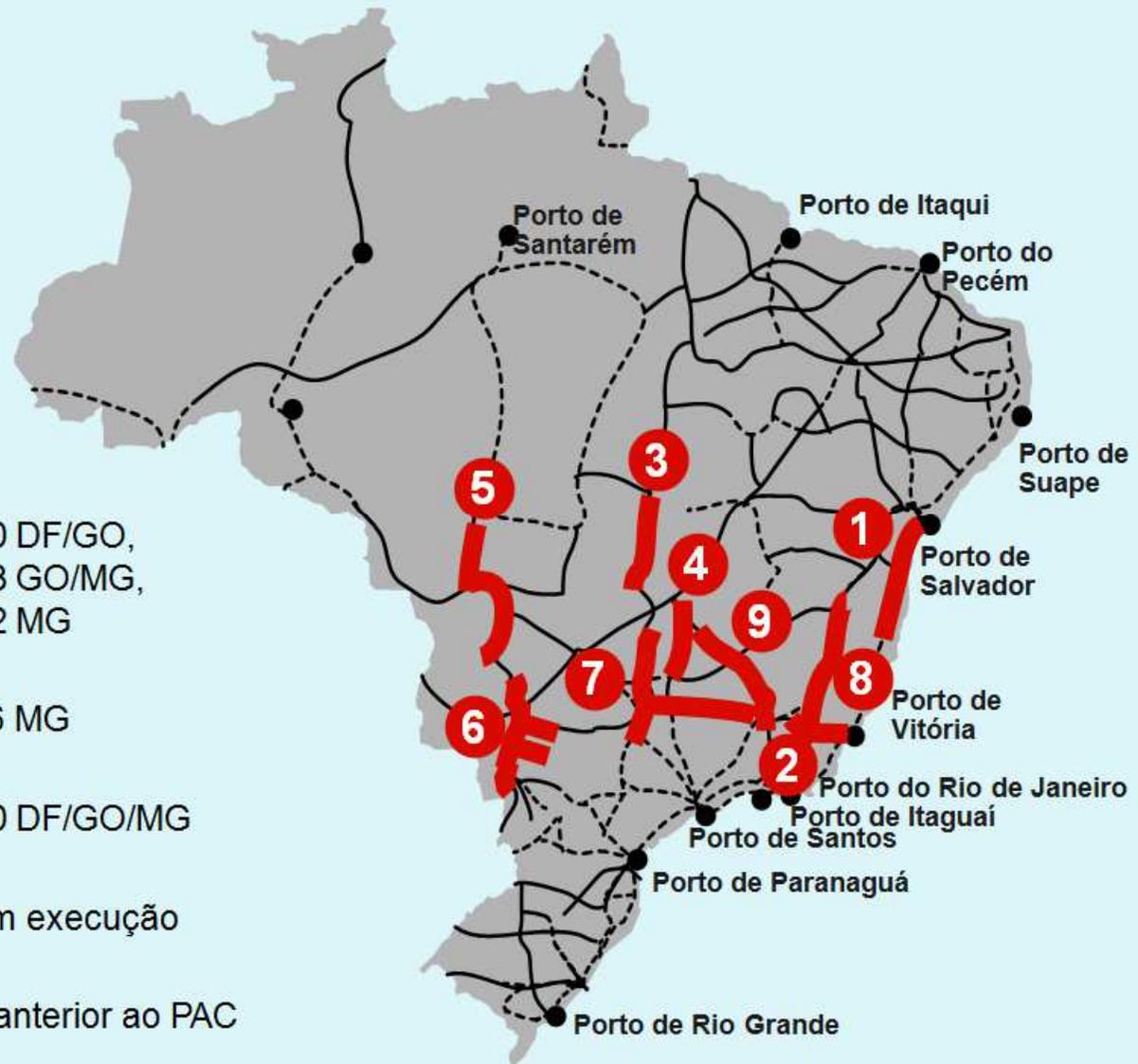
**31,0** bilhões  
até 2014/15

**23,2** bilhões  
em 2016/17

# PIL: Novos Investimentos em Rodovias

## Concessões:

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| <b>1</b> BR-101 BA    | <b>7</b> BR-060 DF/GO,<br>BR-153 GO/MG,<br>BR-262 MG |
| <b>2</b> BR-262 ES/MG | <b>8</b> BR-116 MG                                   |
| <b>3</b> BR-153 TO/GO | <b>9</b> BR-040 DF/GO/MG                             |
| <b>4</b> BR-050 GO/MG | <b>6</b> BR-163 MS,<br>BR-262 MS,<br>BR-267 MS       |
| <b>5</b> BR-163 MT    | --- PAC em execução                                  |
|                       | — Malha anterior ao PAC                              |



# Novas Oportunidades no Setor Ferroviário

Avanços no Planejamento de Longo Prazo



# PIL: Novos Investimentos em Ferrovias



# A Malha Hidroviária Brasileira



- Hidrovia do Madeira
- Hidrovia do Tapajós - Teles Pires
- Hidrovia do Tocantins – Araguaia
- Hidrovia do Parnaíba
- Hidrovia do São Francisco
- Hidrovia Tietê-Paraná
- Hidrovia do Paraguai/Paraná
- Hidrovias do Sul

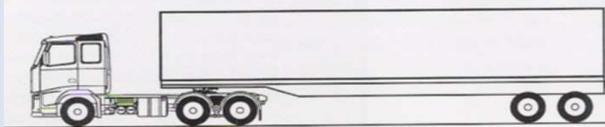
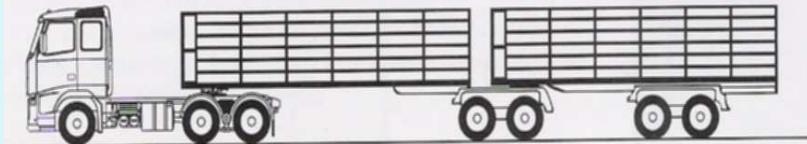
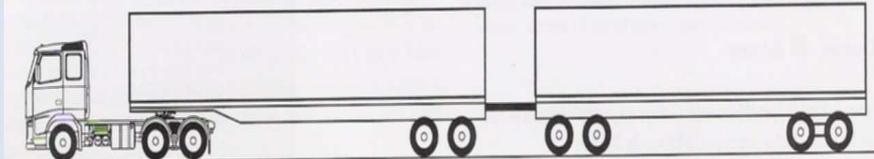


## Capacidade dos comboios tipos nos principais corredores hidroviários brasileiros

	Capacidade Aproximada do Comboio (t.)	Distância Aproximada do Transporte (km)
Madeira	24.000/32.000	1.150
Tapajós - Teles Pires	7.500	1.050
Araguaia - Tocantins	2.000/3.000	1.250
São Francisco	2.000/2.500	1.400
Paraguai - Paraná	18.000/22.000	1.900
Tietê - Paraná	2.400/4.800	730
Taquari - Jacuí	1.000/1.200	450
Upper Mississippi	18.000/22.500	1.050
Lower Mississippi	36.000/60.000	1.650

# Devido a falta de ferrovias e hidrovias o Brasil desenvolveu caminhões de maior porte:

- ▶ Enquanto no Estados Unidos o modal rodoviário responde por 32% da carga movimentada, a participação do transporte por caminhões chega a 58% no Brasil

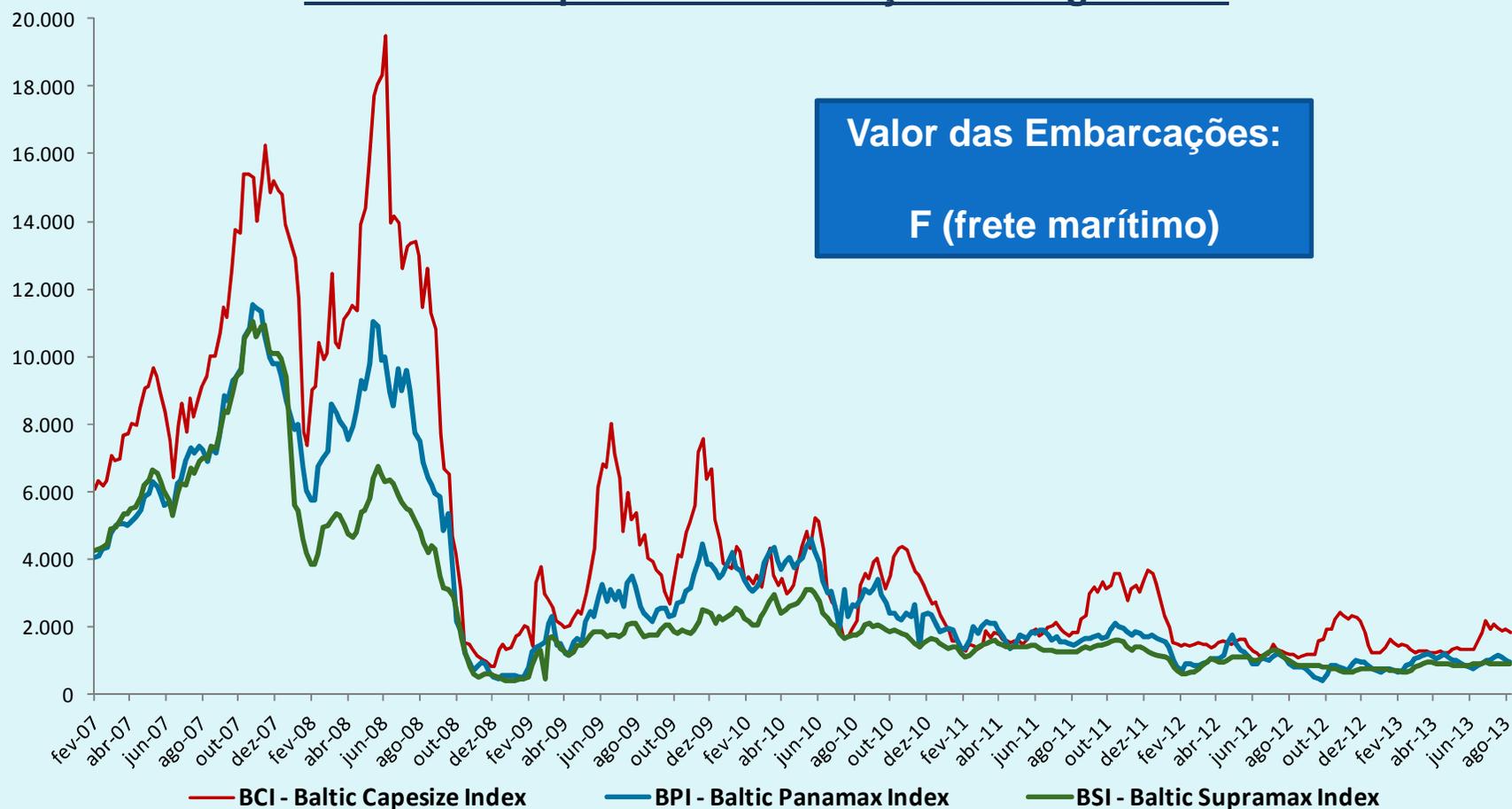
Local	Tipo	Capacidade (t)*	
Média Mundial (inclusive EUA)	Trator Trucado + Semi-reboque	27	
Brasil	Bi-Trem	36	
Brasil	Rodo-Trem	48	

\* Capacidade carga líquida: carga útil máxima expressa em toneladas.  
Fonte: DENATRAN

# Cabotagem: elevado potencial a ser explorado

- ▶ A forte depreciação do valor das embarcações no mercado internacional representa uma oportunidade para dinamizar a cabotagem no Brasil.

## Índices Baltic para a movimentação de carga sólida



# As Novas Saídas de Carga no Norte do País

- ▶ 5 grandes empreendimentos vão reduzir os custos e a distância entre o Brasil e o mundo:

Ferrovias Norte-Sul

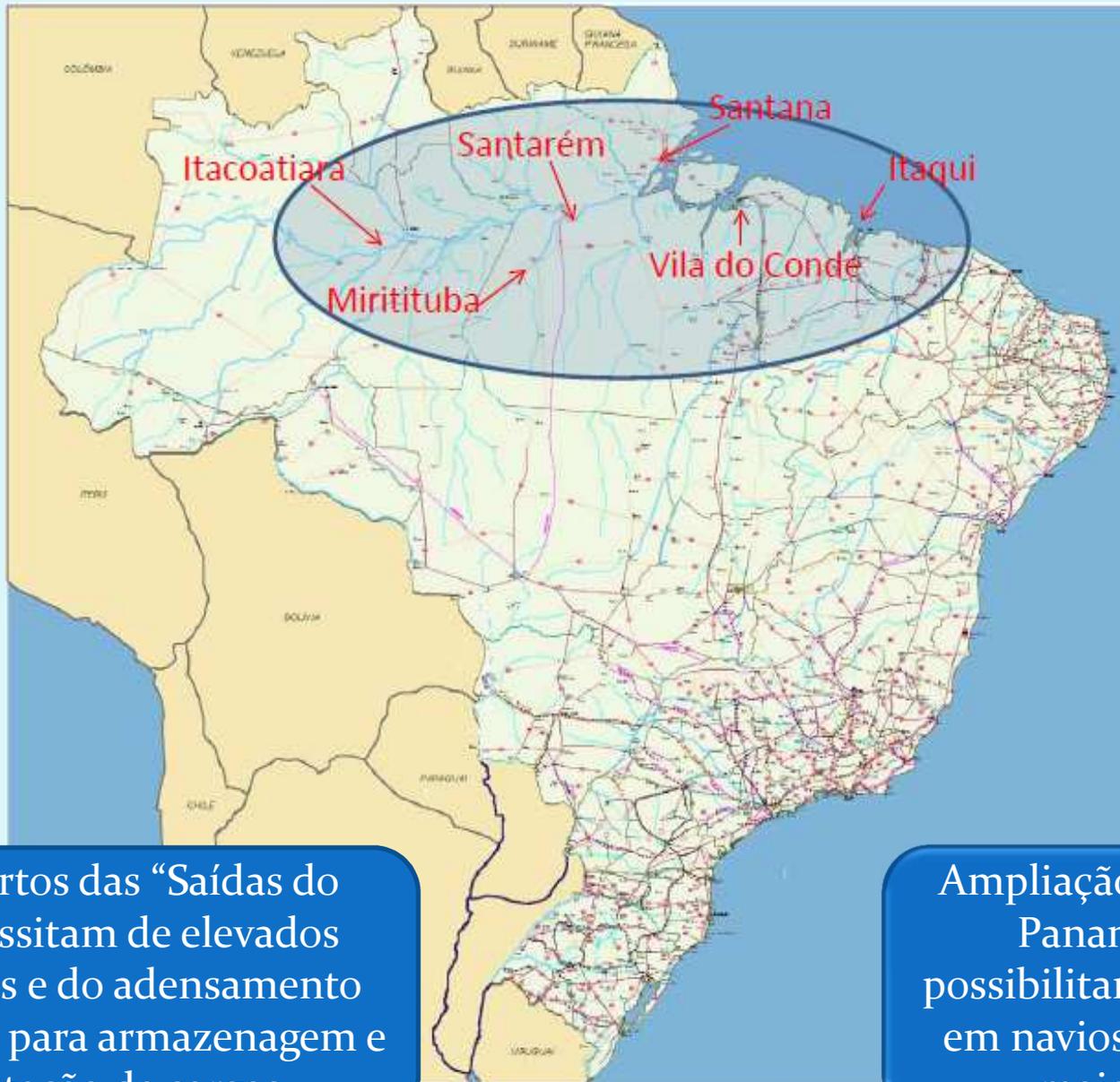
BR-163

Duplicação de Carajás

Hidrovia Tapajós-Teles Pires

Ferrovias Leste-Oeste

## Portos da Região Norte



Todos os portos das “Saídas do Norte” necessitam de elevados investimentos e do adensamento de novas áreas para armazenagem e movimentação de cargas.

Ampliação do Canal do Panamá (2014) possibilitará o transporte em navios Panamax de maior porte.

## **Criação do CONAPORTOS: Decreto nº 7.861 de 2012**

**Harmonizar as ações dos órgãos públicos intervenientes nos portos.**

- ▶ A Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS), órgão integrador das atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicos nos portos e instalações portuárias, foi instituído com o intuito de diminuir o tempo de espera dos navios, evitar a repetição de procedimentos e dar mais agilidade ao sistema portuário.

## **Criação do CONAPORTOS: Decreto nº 7.861 de 2012**

- ▶ O CONAPORTOS deverá, dentre outras competências, estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho das autoridades públicas atuantes no porto, propor e promover medidas para padronizar suas ações.
- ▶ O CONAPORTOS fará a articulação para viabilizar o programa Porto 24 horas, que garantirá o funcionamento 24 horas por dia, 7 dias por semana dos portos brasileiros.
- ▶ Qual é o problema: falta um cronograma para a conclusão dos trabalhos

## Depois da Nova Lei dos Portos: próximos passos

- Construir um planejamento de longo prazo bem estruturado para o setor portuário. Temos que pensar 30 anos na frente;
- Dar prioridade aos acessos terrestres na obras do PAC;
- Administrações portuárias: reduzir custos, profissionalizar seus dirigentes ou conceder as administrações públicas ineficientes ao setor privado;
- Reduzir o longo tempo de modelagem dos contratos de licitação de novas áreas públicas e de autorização para terminais privados;
- Rever os Decretos que tratam das poligonais dos portos organizados;
- Resolver o problema dos trabalhadores avulsos: excesso de contingente, treinamento, aposentadorias, etc;
- Harmonizar e aumentar a eficiência dos órgãos públicos intervenientes no portos (Receita Federal, Anvisa, Ministério da Agricultura, Fundo de Marinha Mercante, etc);
- Resolver a questão da praticagem e da cobrança pelo espelho d'água.

# Agenda para o Setor de Transportes

- Agilizar os trabalhos do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT;
- Executar empreendimentos de infraestrutura logística com base na hierarquização técnica das obras;
- Conceder as administrações portuárias à iniciativa privada ou profissionalizar sua gestão. Realizar o saneamento financeiro das empresas deficitárias;
- Priorizar os acessos terrestres aos portos nos programas de investimentos governamentais;
- Promover a separação das Administrações Hidroviárias das Administrações Portuárias e corrigir as demais distorções administrativas. Reestruturar as administrações hidroviárias, desvinculando-as da CODOMAR;

## **Conclusão:**

- O Brasil investe pouco em infraestrutura, mas existem avanços;
- Há oportunidades inéditas de novos investimentos no setor;
- Com o Programa de Aceleração do Crescimento, houve forte aumento da disponibilidade de recursos, mas a execução dos investimentos não alcançou a velocidade e o volume esperados. É necessário imprimir maior velocidade na execução das obras;
- Com a aprovação da nova lei dos Portos, os marcos legais já estão modernizados. O Congresso Nacional fez a sua parte. A questão agora é a aumentar a eficiência na gestão e avançar no campo institucional.

## Conclusão:

- **Reestruturação do Setor Federal de Transporte:** os desafios a serem superados pelo setor não terão resposta dentro do modelo atual de intervenção do Estado;
- Há necessidade de uma reforma institucional ampla que envolva os vários organismos setoriais, para dar agilidade à execução dos projetos, melhorar o planejamento, aumentar a intermodalidade, aperfeiçoar a gestão dos recursos e definir com mais precisão as regras e diretrizes capazes de aumentar a atração de investimentos privados.

A recuperação do déficit da infraestrutura logística depende da efetiva participação do setor privado para alavancar os investimentos e gerir com eficiência os serviços resultantes.



## O que quer a Indústria?

Que navios desse porte possam atracar nos portos brasileiros, seja em terminais de uso público ou privado.

\*Grande porta-contêiner com capacidade para 15 mil contêineres e velocidade suficiente para atravessar da China a Califórnia em quatro dias.



# **Audiência Pública – Programa Porto 24 horas**

**Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos  
Deputados**

**Wagner Cardoso**

**Secretário-executivo Conselho de Infraestrutura**

**Confederação Nacional da Indústria**

**Brasília, 12 de setembro de 2013**