



## **VIº Encontro de Logística e Transportes da Fiesp**

### **Senhoras e Senhores,**

Em nome da Fiesp, gostaria de agradecer a todos os que aceitaram nosso convite para este Sexto Encontro de Logística e Transportes.

Agradeço especialmente, os mais de cem palestrantes e debatedores, que são os que garantem que esse encontro se afirme como uma referência para a infraestrutura no Brasil.

Agradeço aos nossos patrocinadores.

Seu apoio é fundamental para que essa oportunidade de debate, reflexão e troca de experiências aconteça.

Aos diretores da FIESP, ao nosso corpo técnico, em especial aos meus colaboradores no Departamento de Infraestrutura, agradeço o empenho com que trabalharam, para oferecer a todos nós, um encontro de altíssima qualidade técnica.

Nosso país desempenhará posição central e relevante, no conjunto de nações, nos campos da segurança energética e da segurança alimentar.

O pré-sal, a gigantesca província petrolífera situada em nossa plataforma marítima, e o etanol de cana-de-açúcar, o mais sofisticado programa de biocombustível empreendido no mundo, asseguram ao Brasil, o interesse das nações como potência energética mundial.

As projeções da FAO, da necessidade de aumento acelerado de produção de alimentos, e sua conclusão, que caberá ao Brasil, papel amplo e predominante para prover internacionalmente esse acréscimo de produção, condicionam nossa responsabilidade como potência que ampliará o comércio internacional de alimentos, o bem mais estratégico, ao lado da energia, para todos e cada um, dos habitantes do planeta.

Se levamos mais de cinquenta anos para atingir o patamar de produção de dois milhões diários de barris de óleo equivalente, estamos agora, diante do desafio e da oportunidade de quase triplicarmos nossa produ-



ção, atingindo cinco milhões e quatrocentos mil barris, de óleo equivalente, de produção diária, já em 2020.

O Brasil já é hoje o maior mercado do mundo para bens e serviços do setor petrolífero em alto-mar.

Recentes estudos, baseados nas informações do plano de negócios da companhia, atestam que, até 2020, as operações da Petrobras deverão absorver mais 58 plataformas de perfuração, 45 novas plataformas de produção e 309 superpetroleiros e barcos de apoio.

Além disso, para viabilizar a exploração e o desenvolvimento em águas profundas, nos próximos anos, a Petrobrás deverá encomendar 200 turbinas a gás, capazes de produzir mais de 5 mil megawatts/hora, o equivalente a energia firme de uma Belo Monte flutuante, ou energia para 20 milhões de pessoas.

O desafio tecnológico é sem precedentes no mundo.

Norman Gall, numa série memorável de artigos publicados no jornal “O Estado de São Paulo”, compara o plano de investimentos da Petrobrás aos recursos alocados pelo governo dos Estados Unidos na NASA, na década de 1960, para atingir o objetivo da conquista da Lua.

Aqueles da Petrobrás são maiores, considerada a atualização monetária, assegura Gall.

Os centros de pesquisa da Petrobrás buscam produzir engenharia na fronteira tecnológica, que permitam a total robotização das plataformas, o que viabilizaria mergulhá-las por completo, aumentando seu nível de segurança operacional.

Há dois grandes desafios logísticos a serem enfrentados.

O primeiro, quanto ao transporte das pessoas até as plataformas.

A mais de trezentos quilômetros da costa, esta distância não poderá ser vencida pelo tráfego de helicópteros, forçando a criação de plataformas intermediárias, que sirvam inclusive, como dormitórios em alto mar.



O segundo, a distribuição de produtos químicos, máquinas, eletricidade e suprimentos em geral, nas operações em mar aberto.

Entretanto, o maior impacto logístico, será em terra.

O desafio imenso, que essa oportunidade coloca à indústria brasileira, compreende desde o transporte do minério de ferro até as usinas para a fabricação de chapas de aço e outros produtos siderúrgicos.

A cadeia se completa, das unidades industriais, até os inúmeros estaleiros que estão sendo implantados em diversas regiões do país.

Quantifica-se em 4 milhões e oitocentas mil toneladas de aço, o nível de encomendas nos próximos anos.

Some-se a isso, 610 mil válvulas, 10 mil quilômetros de cabos elétricos submarinos, 17 mil quilômetros de tubos flexíveis, milhares de peças de complexos equipamentos submarinos, mais 68 milhões de homens-hora de engenharia e um bilhão de horas de trabalho para construção e montagem dos equipamentos.

Por essa razão, o 6º Encontro de Logística e Transportes da Fiesp assegura lugar de destaque a essa questão, e o tema será tratado pela Petrobras e pela Transpetro, assim como por grandes especialistas, em painéis específicos.

No setor do agronegócio, os números também são impressionantes.

As necessidades de aumento de produção não se baseiam apenas na aderência com os níveis de crescimento populacional.

O desenvolvimento social, de regiões antes adormecidas no planeta, dramatiza a busca por alimentos, já que essa é a primeira necessidade a ser satisfeita por populações que ultrapassam a condição da miséria absoluta.

A velocidade de inclusão social no mundo hoje, felizmente, é muito maior que o aumento da população.



Três, são as condições que devem combinar-se para a produção intensiva de excedentes exportáveis de alimentos: disponibilidade territorial, condições de clima e oferta de água.

Muitos países reúnem uma, e até duas dessas condições. Poucos, entretanto, possuem condições favoráveis em todas elas. Como sabemos, o Brasil é um deles.

A produção de alimentos no mundo deve crescer 70% até 2050.

Comparado aos níveis de 2007-2009, o Brasil aumentará sua produção em 40% até 2019.

Segundo a FAO, o Brasil será o país de maior relevância no atendimento à demanda futura de alimentos no mundo.

O Brasil produzirá excedentes que permitirão ampliar suas exportações de soja em 140%, de milho em 108%, de carne bovina em 81%, de frango em 66% e de carne suína em 56%.

Atualmente, o Brasil já é líder mundial na exportação de açúcar, carne bovina e de frango, café em grão e suco de laranja, consolidando-se a cada ano, como celeiro do mundo.

Recentemente ultrapassamos os Estados Unidos, na exportação mundial de frango, assumindo a liderança global, e em 2012, seremos os maiores exportadores de soja.

Importamos a grande maioria dos insumos para fertilizantes, o que demanda nossos portos.

O crescimento da indústria de transformação de produtos agrícolas implicará em forte pressão sobre os serviços transportes, tanto de máquinas e equipamentos até as unidades de produção, como dos insumos até as indústrias de beneficiamento e destas para o mercado de consumo, seja no Brasil como no exterior.

Senhoras e senhores, Uma infraestrutura de transportes eficiente e bem estruturada é um dos pilares básicos requeridos para a competitividade de uma nação.



Infelizmente ao analisarmos a situação dos nossos portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias, a percepção da população brasileira é de ampla insuficiência.

Não apenas não estamos preparados para os desafios imediatos do futuro como estamos corrigindo muito lentamente os déficits acumulados no passado.

Diversos estudos comparativos realizados por organismos internacionais têm apontado as deficiências da nossa infraestrutura de transportes, sendo que no último levantamento de competitividade global realizado pelo World Economic Forum, os números da colocação do Brasil são por si só autoexplicativos: Octogésima sétima posição em infraestrutura ferroviária; nonagésima terceira posição em infraestrutura aeroportuária; centésima quinta posição em qualidade de rodovias e centésima vigésima terceira posição em infraestrutura portuária.

Os portos brasileiros movimentaram 834 milhões de toneladas em 2010 e prevê-se que romperão a fronteira de 1 bilhão de toneladas já em 2013.

Sua atividade tem crescido a taxa de 7% ao ano e a carência de investimentos é acentuada.

Segundo diagnóstico realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA, o sistema portuário brasileiro pode entrar em colapso nos próximos anos se não forem realizados significativos investimentos na área.

A Lei 8.630 de 1993 transferiu a movimentação de cargas nos portos públicos para iniciativa privada e possibilitou aos terminais privados movimentarem cargas de terceiros, assim introduzindo a competição dentro dos portos públicos e destes com os terminais privados.

Esta nova regulamentação reduziu o custo portuário e aumentou a competitividade.



A FIESP não admite as restrições legais e barreiras burocráticas impostas pelos novos regulamentos emanados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que inibem os investimentos nos portos públicos e em novos terminais privativos.

Estas mudanças, introduzidas a partir de 2008, contrariam o espírito da Lei 8.630, que abriu a operação portuária ao setor privado e diminuiu a dependência do Brasil dos investimentos públicos no setor.

A concessão da operação do sistema ferroviário cumpriu importante papel ao possibilitar o restabelecimento dos investimentos no setor que tinha sua infraestrutura absolutamente deteriorada e material rodante em estado de completo abandono e obsolescência.

Desde então foram investidos mais de R\$ 22 bilhões pelo setor privado na modernização do sistema, aumentando a produtividade, a eficiência e, principalmente, o volume de cargas transportadas, que cresceu 56% nos últimos 15 anos.

Após este período constata-se, ainda, que a matriz de transportes brasileira continua extremamente desbalanceada, com a participação do modal ferroviário em cerca de 25% da movimentação geral de cargas.

Excluindo-se os números do minério de ferro esta participação cai para 10%.

Em países com dimensões continentais como o nosso, a exemplo do Canadá, EUA, Rússia e China a participação das cargas transportadas através do modal ferroviário oscilam entre 40 e 70%, demonstrando o quanto ainda precisa ser feito no Brasil.

Uma das principais deficiências do atual modelo diz respeito à falta de capilaridade e de integração entre os diversos trechos concessionados, dificultando a integração entre os modais.

Apenas 38% da malha de 28 mil quilômetros são efetivamente exploradas. Aproximadamente 18 mil quilômetros de trilhos não registram a passagem de uma única composição por dia.



Na situação atual, pequenos, médios e até alguns grandes usuários tem dificuldades de escoarem suas produções pelas ferrovias.

A FIESP entende que é fundamental promover aperfeiçoamentos no marco regulatório deste setor, não admitindo, de forma alguma, desrespeito aos contratos em vigor entre a União e as concessionárias.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres deve perseguir o objetivo de uma maior geração de benefícios para toda a sociedade, através da expansão dos serviços ferroviários, da maior integração entre as áreas de concessão, do aumento dos investimentos e da produtividade, bem como da redução do custo para os usuários do sistema.

O setor rodoviário, com a maior representatividade na nossa matriz de transporte e capilaridade em todo o território nacional enfrenta serias dificuldades.

Temos a quinta maior malha rodoviária do mundo, de 1 milhão e setecentos mil quilômetros, que movimenta por ano cerca de 490 bilhões de toneladas quilometro útil.

Mas, somente 12% dessa malha está pavimentada. Deste percentual aproximadamente 58% encontram-se em péssimas condições de conservação. Esta situação é responsável pela absurda incidência de acidentes rodoviários, que causam mais de 35 mil mortes ao ano.

O modelo de concessão onerosa acarretou pedágios elevados, encarecendo o custo de utilização deste modal. A FIESP posiciona-se favoravelmente a predominância dos investimentos privados na construção e na gestão das rodovias, por meio de concessões não onerosas, estabelecidas por menor tarifa.

Dos aproximadamente 43 mil quilômetros de rios navegáveis, apenas 13 mil quilômetros são utilizados, e ainda de forma incipiente.

As hidrovias são a solução para longas distancias no transporte de minérios, grãos e produtos agrícolas, propiciando o transporte de grandes cargas a baixo custo.



Na construção de um Brasil competitivo é imprescindível o crescimento do modal hidroviário. Devemos apostar nas vantagens ambientais e econômicas que este modal oferece.

Cada comboio do sistema hidroviário Tietê-Paraná retira aproximadamente duzentas e vinte carretas das nossas estradas.

O transporte hidroviário está intimamente ligado a uma política de usos múltiplos das águas.

Assim, é fundamental que nos novos projetos de geração de energia hidroelétrica sejam asseguradas condições adequadas de navegabilidade, bem como é preciso construir eclusas nas barragens existentes.

Já o setor aeroportuário brasileiro caracteriza-se pela convivência de empresas de transportes aéreos privadas que atuam com grande eficiência, em um ambiente competitivo, mas que operam numa infraestrutura pública estrangulada com enormes problemas de gestão e carência de investimentos.

Apenas nos últimos oito anos a demanda de passageiros cresceu 117%.

Mantendo-se o incremento que tem sido verificado de 10% ao ano, a movimentação atingirá 226 milhões de passageiros em 2014.

Entre os 20 maiores terminais de passageiros do país, 14 estão acima do limite operacional e dos aeroportos da Copa 2014, 10 estão com investimentos atrasados.

Os dados citados ressaltam as graves questões que preocupam o setor aeroportuário, questões estas em grande parte decorrentes de uma política equivocada que restringiu a participação privada nos investimentos na infraestrutura e na operação dos aeroportos.

Saudamos o anúncio, pelo governo federal, de um novo modelo de gestão para os nossos principais aeroportos. Assim como aconteceu nos portos a partir de 1993, e nas ferrovias e rodovias a partir de 1996, tornava-se inadiável a entrada do setor privado nos investimentos e na gestão dos aeroportos brasileiros.



Apresentado em 2007 o Plano Nacional de Logística de Transportes foi o passo inicial para a retomada do papel do planejamento como ferramenta indispensável para enfrentar os graves problemas existentes na infraestrutura dos transportes.

O PNLT serviu como principal referência para a elaboração do PAC I e II, que representaram a retomada dos investimentos no setor de infraestrutura de transportes no Brasil.

O PNLT em sua última atualização de 2010 prevê investimentos totais de 428 bilhões de reais entre os anos de 2008 e 2023, com preponderância para os investimentos nos modais ferroviário e rodoviário com 47% e 29% respectivamente.

Os portos com 12%, os aeroportos com 5%, e as hidrovias com 4% completam o plano de investimento.

O principal problema do Brasil, entretanto, é que ao plano de investimentos nos diferentes modais, não se associa o planejamento logístico.

Quem pode responder qual será o número de passageiros em trânsito entre as cidades de São Paulo e o Rio de Janeiro em 2050? Esses passageiros serão transportados por automóveis, ônibus, aviões ou trens para vencer esse percurso? Se continuarmos a pensar os modais de forma isolada, quantas pistas adicionais poderemos construir na via Dutra ao longo dos próximos 40 anos? A economia mundial, tem hoje um forte vetor de crescimento na Ásia.

Nossos números de comércio exterior atestam isso. Por quanto tempo os produtos brasileiros atingirão esses mercados contornando a África, ou o cone sul de nosso continente, ou vencendo o canal do Panamá? Quando venceremos os Andes, construindo estradas de ferro em parceria com nossos vizinhos de continente e passaremos a utilizar portos no Pacífico para escoar a produção brasileira? Nossa produção de grãos, concentrada no centro oeste, é colhida capilarmente através de caminhões.



Quando daremos uma solução ao escoamento dessa carga através da articulação de hidrovias e ferrovias, evitando que caminhões cheguem ao porto de Paranaguá? As quase 5 milhões de toneladas de aço necessárias a construção dos equipamentos do pré-sal serão transportadas por caminhões? Ou outra solução pode ser alcançada? Por quanto tempo ainda a produção de etanol continuará a queimar óleo diesel para ser distribuída? Nossa situação pode ser comparada a uma tripulação de avião que está atravessando um oceano, em voo noturno, sem instrumentos e sem comunicação.

Não sabe onde está, não sabe para onde vai, não sabe sua altitude, nem sequer a altura da montanha a frente.

Apesar do nome, o PNLT é apenas um programa de investimentos em infraestrutura de transportes.

Se o Brasil carece de infraestrutura, o País precisa ainda mais de logística.

Talvez alguns acreditem ser essa uma tarefa para sociedades do primeiro mundo, algo difícil de ser realizado no Brasil.

Um planejamento logístico sofisticado, talvez, não esteja ao alcance dos brasileiros. Não aceitamos essa visão. E chamamos a atenção para outro subsetor de nossa infraestrutura. O setor de energia elétrica.

Nenhum cidadão brasileiro poderia responder com segurança as questões que apresentamos anteriormente, que dizem respeito ao setor de transportes, mas, a resposta, à pergunta de quantos megawatts de energia consumiremos em 2019 ou 2020, encontra-se a mão de todos.

Mais sofisticação ainda é possível.

Com boa margem de precisão, saberíamos responder quantos megawatts de energia serão produzidos por cada uma das várias fontes energéticas em utilização no Brasil hoje e no seu futuro próximo.



O setor elétrico adotou, a partir de 2004, uma modelagem de planejamento estratégico, com planos atualizados anualmente, que projetam o mercado de energia para os 10 anos vindouros.

Esse planejamento garante a indução do investimento, a previsibilidade do sistema e a segurança energética da qual o país necessita.

Quem, entretanto, poderia dizer qual o volume total de carga e de passageiros a ser transportado no Brasil em 2018, 2019 ou 2020? Quanto dessa carga ou desses passageiros serão deslocados através de rodovias, de ferrovias, de hidrovias, de portos ou aeroportos? Qual a melhor e mais racional forma de organizar esse transporte, em vários trechos, utilizando os diferentes modais disponíveis? A FIESP lança neste 6º.

Encontro uma proposta, ou melhor, um desafio: que o governo federal crie, o mais urgentemente possível, uma empresa de planejamento logístico, seguindo o exemplo de sucesso da Empresa de Pesquisa Energética, EPE.

O mais nobre papel do Estado, onde ele não pode ser substituído pela iniciativa privada, é na sua função de planejador.

Ele representa o interesse público, ele tem a capacidade de diálogo com os mais diferentes setores sociais e ele é o único espaço para a resolução de conflitos políticos.

Estruturando o planejamento, o governo federal terá condições de induzir o investimento.

A grande maioria dos projetos de infraestrutura de transportes se sustenta através de concessões ao setor privado.

Também no setor de transportes, em pouco tempo, o estado pode desincumbir-se do papel de investidor primordial, como já ocorre no setor de energia.

No investimento e na gestão dos empreendimentos, muito mais eficiente que o Estado, é o setor privado.



Aqui, podemos dar nossa maior contribuição ao desenvolvimento do País, buscando a alavancagem necessária para a satisfação das necessidades de investimento, e a utilização das melhores técnicas de gestão dos serviços a serem prestados à população.

O aperfeiçoamento do setor passa ainda pelo fortalecimento das agências reguladoras, pela profissionalização de seus gestores, pela dotação de recursos para sua função de fiscalização rigorosa, e pela mais absoluta transparência nos seus procedimentos.

Planejamento, estabilidade do modelo de negócios e segurança jurídica, são os elementos necessários para a atração de volumes incontáveis de investimentos do setor privado, que farão frente às carências da nossa infraestrutura de transportes.

O Brasil já introduziu a modelagem de contratação de obras a preço fechado, vinculadas a leilões de concessões de serviços públicos.

Nesses tipos de leilão, tal como em vigor no setor elétrico, e também programado para a contratação do TAV, o setor privado disputa o negócio ofertando a menor tarifa.

Aqui se garantem várias qualidades ao processo: a obra custará o menor preço ofertado pelos participantes do leilão; o concessionário buscará a máxima eficiência na gestão de seu empreendimento; e o usuário dos serviços será beneficiado pela modicidade tarifária.

Além disso, reduz o espaço para a corrupção, já que o contratante e executor da obra são o mesmo ente.

O propósito da FIESP, ao organizar esse encontro, é transmitir os valores éticos que pautam a gestão de Paulo Skaf a frente dessa Casa.

O lema dessa diretoria, desde 2004, é: “A indústria a serviço do Brasil”.

Não por outra razão, o tema deste 6º Encontro de Logística e Transportes é: “O Brasil sem medo de crescer”.



Porque aos brasileiros, não resta alternativa senão a de acreditar no seu País, confiar no seu povo e trabalhar para um futuro de sucesso da Nação. É isso o que todos aqui fazem nas suas vidas e no seu trabalho. É isso que fazemos no nosso dia a dia na Fiesp. Que este Encontro seja proveitoso a todos.

**Muito obrigado!**

**Carlos A. Cavalcanti**

Diretor Titular do Departamento de Infraestrutura - DEINFRA