

ANÁLISE DE MERCADO
ESPECIAL **PERSPECTIVAS** 2017

 Logística & Transportes





O Brasil encontra-se distante da fronteira de competitividade logística internacional, com os indicadores de qualidade das rodovias, ferrovias e portos entre os piores do mundo. Nos últimos vinte anos, o país investiu, em média, pouco mais de 2% do PIB no setor de transportes e, recentemente, estamos nos aproximamos de 1,5%, enquanto que a necessidade mínima para compensar a depreciação do capital fixo (estradas, linhas férreas, terminais, entre outros) estaria em torno de 3% do PIB. Mais recursos, com melhor planejamento e execução serão primordiais ao desenvolvimento do setor, como também para o crescimento econômico nos próximos anos.

Segundo dados da Associação Brasileira da Indústria de Base, 58% das cargas transportadas no país utilizam o modal rodoviário. Em uma década, a extensão da malha rodoviária federal pavimentada foi apenas 8,5 mil km, de 58,2 mil km em 2005 para 66,7 mil km em 2015. Apesar da predominância do modal, a situação das rodovias está bem aquém do desejável. O Brasil comparado com outros países de grande extensão territorial possui baixa densidade da malha rodoviária pavimentada, com 25,0 km para cada 1.000 km² de área geográfica, enquanto que no Canadá essa relação é de 41,6 km, na Rússia de 54,3 km e de 438,1 km nos EUA.

A experiência internacional evidencia que o melhor caminho para viabilizar a obtenção de recursos ao setor de infraestrutura e garantir sua alocação eficiente é ampliando a participação do setor privado nos investimentos, com adequada regulação por parte do poder concedente. Especialmente em momentos de ajuste fiscal, como o atual do Brasil, os governos têm outras prioridades para o uso dos recursos públicos, tais como saúde e educação. Para o desenvolvimento do complexo logístico não sobra quase nada, mesmo que exista vinculação para a infraestrutura de transportes no Brasil, como no

caso da CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) que incide sobre as operações realizadas com combustíveis, mas as receitas tributárias acabam sendo destinadas para outras finalidades. Porém, espera-se para 2017 que o governo federal enfrente os diversos desafios para ampliar o processo de concessões, desde os históricos entraves burocráticos que retardam as licitações até a incerteza em relação à economia brasileira, agravada pela conjuntura atual bastante desfavorável ao investimento em infraestrutura logística.

As primeiras medidas anunciadas no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) apontam na direção de maior estabilidade institucional e segurança jurídico-regulatória necessária ao avanço sustentável das concessões. Tende a ser favorável também as sinalizações de que todos os editais serão publicados somente após a análise do TCU (Tribunal de Contas da União), com estudo prévio de viabilidade ambiental aprovado, texto redigido em inglês e prazo mínimo de cem dias para análise das propostas de investimentos, sendo que anteriormente este prazo estava em torno de 45 dias, somente. Além disso, a determinação de mudanças na atuação das agências reguladoras é fundamental, pois esses órgãos deixarão de participar da elaboração de editais e da organização de leilões para concentrar-se na fiscalização dos contratos.

No entanto, em termos de projetos houve pouca novidade com o PPI. A lista de projetos de concessão anunciada pelo governo traz basicamente projetos antigos, obras já em andamento e relicitação de empreendimentos. As informações sobre os projetos de concessões rodoviárias e de aeroportos estão mais detalhadas no setorial de “Infraestrutura” nesse trabalho especial de perspectivas para 2017. Sobre o modal ferroviário em que os investimentos



são estimados em R\$ 16 bilhões, o projeto da Norte-Sul que tem um trecho de 855 quilômetros prontos e outros 600 km com obras em andamento e já fazia parte do programa de concessões da então presidente Dilma Rousseff. Do mesmo modo, a ferrovia baiana Fiol é velha conhecida do setor e enfrenta graves dificuldades de execução, sem ter, atualmente, uma data prevista para sua conclusão ou mesmo um traçado definitivo. A Ferrogrão, prevista para cortar o Mato Grosso e o Pará ao lado da rodovia BR-163 também é um projeto conhecido, mas que espera a definição há mais de um ano. Já o projeto da chamada Ferrovia Bioceânica, promessa que ligaria o Atlântico ao Pacífico, sequer é mencionado no pacote, uma vez que sua viabilidade é bastante questionável em diversos aspectos: econômicos, ambientais, cooperação entre os países, entre outros.

Outra “saída” do governo é a renovação antecipada das concessões existentes mediante ao comprometimento da concessionária em realizar novos investimentos. No PIL (Programa de Investimentos em Logística), o governo federal sinaliza uma série de investimentos necessários na melhoria das concessões existentes, visando à eliminação de gargalos, a recuperação de trechos com potencial de carga e a recuperação do material rodante, por exemplo. Nesse sentido, ao fim de 2016 foi aprovada a Medida Provisória (MP) 752 que dá segurança jurídica para a União promover a prorrogação antecipada das concessões, ainda que a mesma esteja prevista nos contratos originais. Contratos estes que foram assinados na década de 90 com prazo de trinta anos. A MP deixa claro que as concessões ferroviárias podem ser prorrogadas antecipadamente sujeitas a certos requisitos regulatórios.

Única concessionária ferroviária em bolsa, a Rumo Logística é diretamente beneficiada com a MP, sobretudo na concessão da Malha Paulista. Trata-se da

operação que integra a ligação entre Rondonópolis-MT e o porto de Santos-SP, a principal rota de escoamento de grãos e açúcar do Brasil. A concessão vence em 2028 e a Rumo se compromete a investir a soma de R\$ 7,2 bilhões só nos primeiros cinco anos em troca da extensão do prazo até 2058. Contudo, o montante será bem maior ao longo desse período subsequente. Nas perspectivas operacionais, temos que a movimentação de cargas pelas ferrovias brasileiras deverá registrar crescimento pelo terceiro ano consecutivo em 2016, ainda que pese a profunda retração econômica. Em 2014, foram 465,2 milhões de toneladas úteis transportadas, em 2015, o montante chegou a 491,0 milhões de toneladas e no ano passado estima-se que o modal terá ultrapassado a barreira histórica das 500 milhões de toneladas transportadas. Responsável por 25% de toda a carga transportada no Brasil, o modal é cada vez mais utilizado para o escoamento de minério de ferro, combustíveis, celulose, açúcar e *commodities* agrícolas. Atividades essas que contam com boas estimativas para 2017.

Em nossa visão, toda a ampla gama de serviços logísticos tende a ser beneficiada com a retomada do crescimento econômico, das condições de financiamento (ciclo de queda na taxa de juros) e pelo andamento da agenda de concessões de infraestrutura logística no país.