

CONTRA GARGALOS, GOVERNO QUER INVESTIMENTO PRIVADO

Novo pacote para modernizar e ampliar portos e aeroportos prevê parcerias

HENRIQUE GOMES BATISTA E
DANIELLE NOGUEIRA
O GLOBO

Os investimentos para modernização e ampliação de portos e aeroportos devem ser alvo do próximo programa do governo federal para reduzir custos com transporte no Brasil. A presidente Dilma Rousseff já deixou claro que, para isso, será preciso contar com a parceria da iniciativa privada.

Apesar de se vangloriar de possuir uma matriz energética limpa e eficiente, o Brasil convive com uma matriz logística suja e cara, que reduz a competitividade do país. Se conseguisse reproduzir a eficiência americana nos transportes, a redução nos custos seria de R\$ 90 bilhões por ano, calculam especialistas. Além disso, será preciso preparar o país para a Copa de 2014 e os Jogos de 2016.

No setor aéreo, as deficiências são tamanhas que anulam os ganhos conquistados com o avanço tecnológico. Na ponte aérea, o tempo médio de voo era de 50 minutos nos anos 70 e 80. Hoje, com aviões mais modernos e velozes, essa média subiu para uma hora.

UMA HORA NO AR, MAIS US\$ 9 MIL

O crescimento do fluxo de passageiros — a média mensal avançou 28,6% nos últimos dois anos — não foi acompanhado pela expansão de pistas e pátios nos terminais. Resultado: os pátios de Santos Dumont e Congonhas não comportam o volume de tráfego aéreo.

Para driblar essa limitação, os aviões ficam dando voltas no ar até receberem autorização para pouso. Uma estratégia cara para as companhias. Segundo estimativas da recém-criada Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), cada hora extra no ar representa custo adicional de US\$ 9 mil, com combustível, jornada de tripulantes e manutenção das aeronaves.

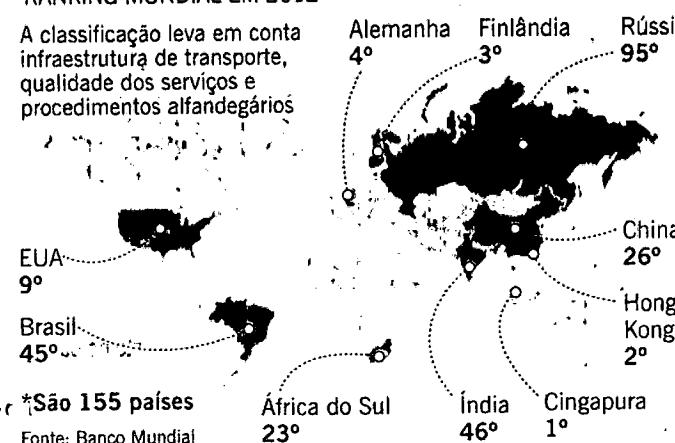
— Esse custo acaba sendo repassado à sociedade, seja por meio da tarifa ou pela perda de produtividade — disse o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz.

A Infraero também vem mudando o modelo de gestão em alguns aeroportos. São Gonçalo do Amarante (RN), Guarulhos (SP), Viracopos (Campinas, SP) e Brasília foram os quatro primeiros a serem concedidos à iniciativa privada. Galeão e Confins (MG) são os próximos, mas há indefinição sobre o modelo, que seria anunciado na primeira quinzena de setembro. O desinteresse de operadores estrangeiros está fazendo o governo protelar a decisão. Com a administração de 66 aeroportos, a Infraero prevê investir R\$ 4,9 bilhões até 2014 para modernizar os ter-

DESEMPENHO LOGÍSTICO NO MUNDO

RANKING MUNDIAL EM 2012*

A classificação leva em conta infraestrutura de transporte, qualidade dos serviços e procedimentos alfandegários



*São 155 países

Fonte: Banco Mundial

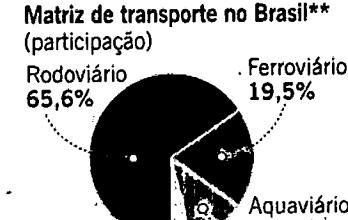
INVESTIMENTO EM TRANSPORTE (em R\$ bilhões correntes)

	2005	2011
Rodovias	6,9	20,4
Ferroviás	3,4	6,4
Metroviás	n.d.	1,9
Aeroportos	0,7	1,1
Portos	0,5	3,6
Hidrovias	0,3	0,1

Fonte: Inter. B (Claudio Frischkak)

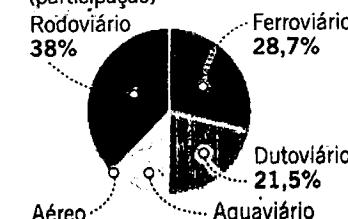
DEPENDÊNCIA DAS ESTRADAS

Matriz de transporte no Brasil** (participação)



** Dados de 2010 Fonte: Instituto Ilos

Matriz de transporte nos EUA** (participação)



Se o Brasil tivesse a matriz americana, economizaria R\$ 90 bilhões por ano nos custos com transportes

minais, mas nem sempre o orçamento é seguido à risca. Em 2012, de R\$ 2 bilhões aprovados, só 18% tinham sido desembolsados até julho.

A Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) aponta a demora no desembarque de mercadorias nos portos como um dos principais fatores que retiram competitividade da indústria. No Brasil, a média é de 5,5 dias, quase o dobro da mundial (2,9 dias), segundo o Banco Mundial. O gerente de competitividade da Firjan, Cristiano Prado, diz que órgãos que ajudam a desembaraçar mercadorias precisam funcionar 24 horas por dia. Hoje, só cumprem horário comercial.

— Precisamos produzir e enviar logo ao exterior. Nossa capacidade de guardar grãos é um quarto da dos Estados Unidos — afirma Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, ressaltando, porém, que o governo começou a enxergar o setor com visão integrada.

No ranking de desempenho logístico elaborado pelo Banco Mundial em 2012, o Brasil está em 45º, atrás de África do Sul (23º) e China (26º). O ranking, que reúne 155 países, considera itens como infraestrutura de transporte e procedimentos alfandegários. Nesse critério, o Brasil desaba para 78º.

Bruno Lima Rocha, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), afirma que os setores de portos e cabotagem sofrem com regulamentação excessiva e burocracia:

— Na greve de funcionários da Anvisa, uma

embarcação ficou sete dias em Salvador esperando fiscais.

MALHA RODOVIÁRIA, HERANÇA AINDA DE JK

Aqui, 65,6% da matriz são de estradas. As ferrovias respondem por 19,5%, seguidas por 11,4% do modal aquaviário e 3,5% do dutoviário. O transporte aéreo representa pífio 0,1%. Com isso, o custo logístico no país era de 10,6% do Produto Interno Bruto (PIB, soma de bens e serviços produzidos no país) em 2011, segundo levantamento bienal do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), contra 7,7% nos EUA.

— Além da herança de Juscelino Kubitschek, que estimulou a malha rodoviária ao incentivar a indústria automotiva, essa matriz é resultado do baixo investimento nas últimas décadas — explicou Maurício Lima, do Ilos.

Rocha afirma que o objetivo previsto no Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) — que estabelece que em 2025 o transporte marítimo represente 29% da carga transportada do país, contra os 12% atuais — é factível.

Cleber Cordeiro Lucas, presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, diz que o país, com quase oito mil quilômetros de costa, ignora ter o meio mais eficiente de transporte.

— Se um navio que vai para a China e perde um dia em um porto brasileiro consegue recuperar parte desse tempo até a Ásia. Mas, na cabotagem, perder um dia é fatal — destaca Cordeiro Lucas. •