

CNI lista projetos prioritários para a logística da região Sul

Estudo propõe ajustes no programa de concessões de rodovias e ferrovias. Mas devem ficar para uma segunda etapa

Ruy Barata Neto
rneto@brasileconomico.com.br

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) quer ampliar o programa de concessões de estradas e ferrovias, apresentado pelo governo há duas semanas. Em conjunto com parceiros regionais, a entidade apresentou um estudo que elenca 51 obras prioritárias em oito eixos de integração na região sul do país a um custo de R\$ 15,2 bilhões (ver detalhes no quadro). A CNI estima que seriam economizados cerca R\$ 3,4 bilhões em custos logísticos, caso todas as obras saíssem do papel.

A iniciativa dos empresários se soma a outras demandas de obras regionais que passaram a ser defendidas por representantes dos estados e por parlamentares. No entanto, o governo não vê possibilidade de ampliar o número de projetos listados nesta primeira rodada de concessões de estradas e rodovias. “Estamos abertos a discutir e ajustar o programa onde for o caso, mas nosso cronograma de trabalho é apertado e temos que nos concentrar nos projetos já planejados”, afirma o presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo.

De acordo com a CNI, um total de R\$ 4,3 bilhões de recursos para bancar o orçamento total dos projetos considerados prioritários ainda não tem origem de financiamento definida. Os projetos também não contam com os estudos de viabilidade econômico-financeira e sequer têm processo de licenciamento ambiental iniciado.

Ainda assim, segundo Figueiredo, os projetos apresentados serão importantes para dar continuidade ao programa de investimentos nos próximos anos. “O programa de concessões cria uma capacidade de trabalho grande e essa capacidade vai ter que se engajar também em ou-

tros projetos em seguida”, afirma. “O estudo da CNI é fundamental para articularmos o passo que teremos que dar.”

As propostas da CNI são bastante abrangentes. As 51 obras prioritárias fazem parte de um universo maior de 177 projetos que resolveriam os gargalos logísticos da região sul do país. O documento aponta um custo total de R\$ 70 bilhões para viabilizar todos os empreendimentos.

Caso todos esses investimentos sejam realizados no médio e no longo prazos haveria economia de R\$ 4,1 bilhões nos custos de transporte logístico.

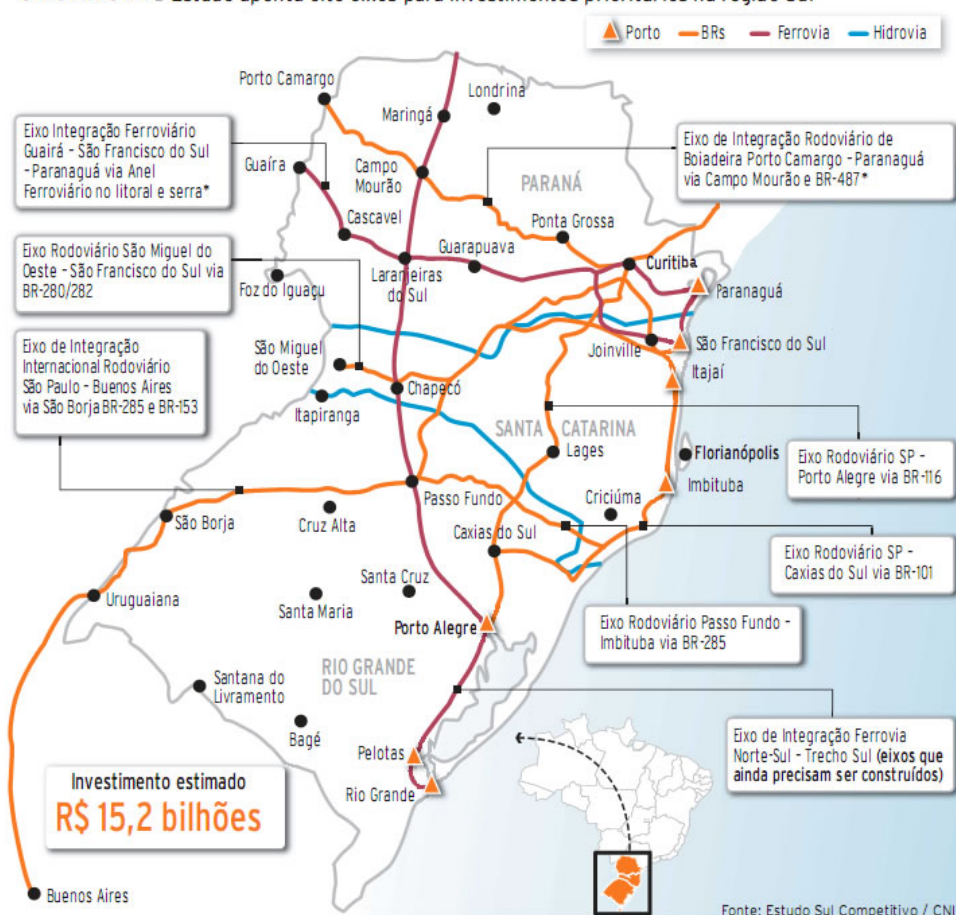
Segundo Andrade, a competitividade da indústria é hoje a principal arma para combater cenários de recessão internacional. Mas enquanto o custo logístico nos Estados Unidos representa 8% da produção, no Brasil o percentual chega a 18%. “No momento de enxugamento do mercado por conta da crise global, a competitividade é o principal diferencial”, diz. ■

Enquanto o custo logístico nos EUA representa 8% da produção, no Brasil o gasto chega a 18%

A prioridade será para exemplos de boa gestão com envolvimento do Estado nas operações

O governo irá se inspirar em modelos de gestão dos melhores portos e aeroportos do exterior para definir o programa de investimentos em parceria com a iniciativa privada que deve ser anunciado em meados de setembro. A ministra chefe da Casa Civil, Gleise Hoffmann, irá liderar uma comitiva, que embarca hoje, para percorrer durante quatro dias portos e aeroportos, da Holanda, Alemanha, Bélgica e França.

URGÊNCIA Estudo aponta oito eixos para investimentos prioritários na região Sul



Governo buscará no exterior modelos para reformas de portos e aeroportos

Gleisi viajará com o ministro da Secretaria de Aviação Civil (SAC) Wagner Bittencourt, para reuniões em Frankfurt, na Alemanha e em Paris, na França. Depois disso, ela seguirá com o Ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), Leônidas Cristino, para agenda portuária na Holanda e na Bélgica.

“A prioridade vai ser o estudo de casos bem sucedidos de operações portuárias e aeroportuárias, principalmente no aspecto da gestão e no envolvimento do Estado nessas operações”, diz Bernardo Figueiredo, presidente Empresa de Pla-

nejamento e Logística (EPL) e que integrará a comitiva.

As referências do exterior ajudarão o governo a definir os modelos a serem adotados no programa de investimentos para portos e aeroportos. No caso dos aeroportos, o principal impasse está na participação da Infraero no processo de administração dos novos terminais. Há integrantes do governo que defendem novas concessões, com alguns ajustes, nos moldes das já realizadas para os aeroportos de Brasília, Viracopos e Guarulhos. Outros defendem um modelo de Parceria Público-Privada

da (PPP) no qual a Infraero ficaria com o controle. “O modelo que adotaremos está sendo discutido e tudo pode ser ajustado”, afirma Figueiredo.

No caso dos portos, também há polêmica. O governo precisa decidir se abrirá para investidores sem carga própria a possibilidade de construir e operar terminal portuário. Além disso, também decide o que fazer com contratos antigos de 98 terminais portuários que não foram ajustados a lei de porto de 1993. Desses contratos grande parte já está vencida e outra vencerá em 2013. ■ **R.B.N.**