

## **8º Encontro de Logística e Transportes da FIESP**

### **Discurso de Abertura proferido pelo Diretor Titular do Departamento de Infraestrutura da FIESP, Carlos A. Cavalcanti.**

Senhoras e Senhores,

Em nome da FIESP, gostaria de agradecer a todos os que aceitaram nosso convite para este 8º Encontro de Logística e Transportes.

Agradecemos especialmente os quase cem palestrantes e debatedores, que nos permitem tratar este encontro como uma referência consolidada para a infraestrutura no Brasil.

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

Agradecemos, ainda, a US Chamber of Commerce, na pessoa de Janet Kavinsky, que nos honra com sua presença, pelo compartilhamento de informações do Índice de Performance de Transporte da US Chamber of Commerce, utilizado como referência na elaboração do IDT- FIESP, Índice Comparado de Desempenho da Infraestrutura de Transporte.

Senhoras e Senhores,

Há oito anos este encontro reúne público específico e especializado. A FIESP construiu espaço de reflexão para que o setor privado – operadores e usuários, principalmente da indústria – dialogue com governos, sobre os desafios de nossa infraestrutura de transportes.

Quem segue o noticiário setorial sabe que os temas de transportes são tratados no fim dos cadernos de economia. São matérias breves, sobre obras anunciadas por governantes, ou disputas entre empreiteiras. Quando as carências da infraestrutura aborrecem o cotidiano da população, ou quando um acidente ceifa vidas humanas, uma ou outra análise, um pouco mais profunda, vira tema, rapidamente esquecido nos próximos dias.

Por seu turno, matérias sobre desperdícios de dinheiro público, em obras públicas, viram manchete. Elas tratam as mazelas de autoridades e políticos, e suas relações com empreiteiros, mas raramente esclarecem o mecanismo que permitiu, ou mesmo induziu, ao câncer da corrupção.

No último ano, entretanto, o noticiário começou refletir o profundo desconforto dos cidadãos brasileiros, bem como os impasses do nosso desenvolvimento, comprometido por anos de atraso de nossa infraestrutura.

Jornais, revistas, rádios e TVs, todos indistintamente, fizeram um upgrade no tema. Há poucas semanas, o Fantástico exibiu matéria, muito bem editada, com duração que superou incríveis 20 minutos.

Bem, senhoras e senhores, chegou a hora deste setor falar sério, porque a população brasileira não suporta mais o peso da ineficiência de nossa infraestrutura de transportes.

O público deste Encontro é testemunha. Movidos pela expectativa, muito natural, do começo de um novo governo, logo no início de 2011, a FIESP defendeu a necessidade de o Estado brasileiro estabelecer um sistema perene de planejamento logístico, que condicionasse a expansão da oferta de infraestrutura de transportes. Vocês são, também, testemunhas do mau humor da FIESP, neste

Encontro, no ano passado, em 2012, quando reiteramos a mesmíssima tese.

Na FIESP, o presidente Paulo Skaf não criou um departamento de transportes, um de portos, um de aeroportos, um das comunicações, outro de energia, e outro, ainda, de saneamento básico. Na FIESP, temos um departamento de infraestrutura.

O enfrentamento de todos os temas, por um único conjunto de diretores, permite-nos uma visão de 360 graus sobre modelagem regulatória, sobre planejamento, sobre financiamento, sobre investimento e sobre gestão, que identificam problemas, e soluções, para todos os subsetores da infraestrutura.

O planejamento do Estado brasileiro, na área de energia, por meio da Empresa de Planejamento Energético, é política pública brasileira de grande sucesso.

O planejamento, de forma isolada, não garante nada. Se limitado apenas a exercício retórico do planejamento sem eficácia, é melhor não gastarmos dinheiro público com isto.

O planejamento do setor elétrico é exemplar, porque ele condiciona a contratação dos projetos de expansão, com a antecedência correta, para assegurar a oferta.

Aqui, neste encontro, em 2012, cobramos da Presidenta da República que ela se inspirasse no exemplo da Ministra de Minas e Energia do governo Lula. Que Dilma ouvisse Dilma. E com muita satisfação, assistimos, em agosto do mesmo ano, ao seu anúncio da criação da EPL, a Empresa de Planejamento e Logística.

Convido-os a imaginar uma cena. Típica dos gabinetes de Brasília. Técnicos de rodovias se ocupando em projetar uma estrada para escoar a produção de um determinado bem para um porto. Sem

saber de nada, no prédio ao lado, técnicos de hidrovia enfrentam o mesmo desafio, e para eles, a solução para o mesmo produto é o escoamento via barcas em um rio. Em outro prédio, mais adiante, o pessoal de ferrovia tem convicção que o trem é o mais correto para aquela situação. E é bem possível, que mais adiante ainda na Esplanada, planejadores de aeroportos decidam que certo mesmo, para a mesma situação, seja o transporte aéreo. Lá no destino, no porto marítimo, uma comissão é capaz de projetar um terminal de caminhões, outro de trem, um porto fluvial e mais um aeroporto, só para não ter medo de errar na forma como a carga deverá chegar.

Na presente realidade brasileira, gasta-se tempo e dinheiro e nada sai do papel. O impressionante é que nenhuma das equipes interage com a outra. Este é o desafio da EPL, e o problema que ela, certamente, superará.

Transporte de produtos, do ponto A ao ponto B, são desafios simples, que demandam racionalidade simples, que garanta eficiência e custos baixos.

Os recursos naturais, tais como os rios e a costa dos oceanos, devem ser aproveitados prioritariamente, antes dos outros. Os meios de transporte de grandes volumes, como as ferrovias, devem ser o eixo estruturante do transporte de longa e média distância. As rodovias deveriam, especialmente, servir para compor a malha capilar de agrupamento da produção, e para o abastecimento dos grandes centros consumidores. O transporte aéreo é específico para bens de alto valor agregado ou que demandem disponibilidade *just in time*.

Tudo isto é lição 1, do primeiro mês, do primeiro ano, de qualquer curso de Logística. Mas é impressionante que tenhamos tomado

todos os primeiros cinco séculos da história brasileira para criar uma plataforma de planejamento.

E por esta iniciativa, que fique aqui registrado nossos parabéns à Presidenta Dilma Rousseff.

Quando a EPL publicar seu primeiro plano decenal de transportes, será, ainda, necessário que ela seja dotada de amparo legal para induzir e administrar a contratação dos projetos de expansão continuada da infraestrutura. Sem este instrumento, repetimos, o destino do planejamento será o escaninho empoeirado de mais uma repartição pública.

Senhoras e Senhores,

O Governo Federal anunciou, também em agosto do ano passado, o novo marco regulatório de rodovias e ferrovias.

Não vou tomar os temas do pronunciamento que Bernardo Figueiredo fará logo a seguir. Não vou falar dos números e dos projetos. Vou falar da modelagem.

Em rodovias, o Governo Federal deu um giro de 180 graus, e assentou nosso futuro no modelo de concessões, previsto na Constituição Federal. O modelo anterior era o de obras públicas.

Alguns afoitos celebraram a adesão do governo ao modelo de privatização. Alguns jornalistas deram eco à tese. Este governo, infelizmente, não privatizou nenhuma empresa pública, o que poderia ter feito. Este governo, também, não privatizou nenhuma rodovia, nenhum aeroporto, nenhum porto, nenhuma hidrelétrica, e nenhuma ferrovia. Antes de mais nada porque a Constituição brasileira proíbe. Os ativos de infraestrutura são bens inalienáveis do patrimônio público. Conceder a gestão destes ativos à iniciativa

privada não é alienação de patrimônio, mas cessão precária da posse. Privatizar empresas ou transferir a gestão de ativos de transporte ao setor privado são opções de política pública, e não deveriam servir ao jogo político vazio.

O Brasil precisa alterar, radicalmente, o desempenho de sua estrutura de transportes. Para isso é preciso investir quantias colossais. Para a sua gestão, operação e manutenção, aparatos precisam ser criados e mobilizados. Para nosso país, isto é oportunidade. Ao invés de aumentar o dispêndio do Estado, que para isso deveria aumentar a arrecadação tributária ou o endividamento público, o modelo de cessão à iniciativa privada aumenta o PIB, e diminui o peso do Estado sobre a sociedade.

A iniciativa privada tem modelo de gestão mais eficiente, mais ágil, mais racional. Com maior responsabilidade e liberdade, ela busca o menor custo de capital, o menor custo do investimento, e a prestação de serviços nos moldes do ambiente concorrencial.

Obra pública não é sinônimo de corrupção. Entretanto, no Brasil, é muito frequente a associação deste modelo ao desvio de recursos, ao desperdício, e à ineficiência de gestão.

Ano passado, também neste encontro, fizemos menção aos escândalos no âmbito federal associados a vários projetos de obras públicas. Eles haviam desmantelado a estrutura do Ministério dos Transportes. Em 2013, assistimos a revelação do malfeito bater às portas do gabinete do governador de São Paulo, na sua Casa Civil, às voltas com uma das máfias do asfalto.

Este governo de São Paulo tem primado por retroceder a políticas erradas. O trecho leste do Rodoanel foi concedido à iniciativa privada no governo Serra. Pela primeira vez, no Estado utilizou-se o critério

da menor tarifa. Ao contrário dos trechos anteriores, o oeste e o sul, construídos como obra pública, que explodiram seus orçamentos, o resultado do leilão no trecho leste foi um deságio de 60%.

Vale dizer que do orçamento público de 4,5 bilhões do edital, o concessionário privado passou o recado que faria aquela obra por cerca de 2 bilhões de reais. Supreendentemente, em 2011, a Secretaria de Transportes de São Paulo anunciou a contratação do trecho norte como obra pública, pondo fim ao modelo de concessão. É um trecho um pouco mais complexo, porém menor que o leste. Em 2013 a obra foi contratada. A previsão de gasto público subiu a bordo de um foguete espacial e exibiu seu preço lá do espaço sideral: 8,5 bilhões de reais. Por quê? Alguém vai ganhar, e a população de São Paulo vai pagar.

Já o Governo Federal, deu outro recado. As concessões de rodovias serão todas contratadas por editais públicos, adotando-se o critério da menor tarifa de pedágio. O critério da menor tarifa é simplesmente o processo de renúncia do Estado ao pagamento de outorga. É o estado que arrecada menos um imposto da sociedade. E, assim, permite que o concessionário dispute o empreendimento sem o custo de sustentar mais uma receita aos cofres públicos.

A FIESP defende esta política. A prestação de serviços públicos, na área de infraestrutura, não pode servir para o Estado arrecadar mais. É para o consumidor pagar menos.

Armou-se, então, no Brasil, um movimento mentiroso para associar maior pedágio à maior qualidade de rodovia, e menor pedágio a rodovias precárias.

Mais uma vez, São Paulo serve como exemplo. Aqui, as rodovias seriam boas, porque os pedágios são maiores, querem alguns. Alguns poucos, interessados nos pedágios escorchantes.

São Paulo concessionou 5.500 quilômetros de rodovias estaduais. Todos construídos como obras públicas, exceto por apenas 120 quilômetros construídos pelos concessionários. Aqui, concedemos à iniciativa privada a operação e manutenção das rodovias e a cobrança de pedágio. Não sua construção. O pedágio das rodovias paulistas é do tamanho de uma dívida da sociedade para amortizar o valor do investimento, mais sua operação e manutenção. Ocorre que a receita do Estado não é superior a 10% do pedágio cobrado. Os outros 90% dos altíssimos pedágios de São Paulo remuneram apenas operação e manutenção. Em alguns casos, estas concessionárias publicam balanços com 100% de rentabilidade sobre o patrimônio. E valem, em Bolsa, 4 a 5 vezes o valor de sua receita bruta.

Ainda sobre o pedágio de São Paulo, nossa população foi brindada com informação do Palácio dos Bandeirantes, há poucas semanas, que o Governo estadual está negociando com os concessionários uma redução de 10% no valor dos pedágios. A FIESP reagiu imediatamente.

Para escândalo público, a Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo, Artesp, respondeu, em nota à imprensa, que os concessionários de São Paulo são os primeiros a reconhecer que há desequilíbrio econômico financeiro contra o Estado, isto é contra a população. A Artesp afirma, ainda, que esta negociação está em curso desde 2011.

Não é a primeira vez que a FIESP critica os preços dos pedágios de São Paulo. Para quem não conhece a situação, os contratos de



concessão em São Paulo são secretos. Mesmo depois de 20 anos de sua assinatura, ninguém, fora as autoridades, têm conhecimento deles, e de seus aditivos.

A FIESP enviou à Artesp quase duas dezenas de ofícios solicitando a publicação dos contratos nos sites oficiais. Não tivemos sucesso. A regulação do serviço público no Estado não tem transparência, isto é, chafurda em águas turvas. Nenhum cidadão paulista sabe que nível de investimento justificou a extensão do contrato de concessão por um certo número de anos. Apesar de frequentes.

E agora, sabemos que o Governador está negociando, diretamente com os concessionários, a redução dos pedágios, em processo sem publicidade, a portas fechadas, sem participação da sociedade e acesso às condições contratuais.

Dois deles vieram a público. Um disse que só reduz o pedágio se deixar de pagar a parcela de outorga ao Estado. O outro quer a ampliação generosa do prazo de concessão.

Mas será que o Governador de São Paulo entende que este processo pode ser concluído desta forma? Será que ele desconsidera, tão eloquentemente, a população do Estado que governa? Será que ele supõe que a sociedade do estado mais desenvolvido do Brasil vai assistir inerte a esta negociação a portas fechadas?

O compromisso da FIESP é exigir transparência. O ponto de partida é termos informações sobre o desequilíbrio dos contratos.

Quanto estamos pagando indevidamente para utilizar rodovias construídas com os impostos dos paulistas? Desde quando estamos pagando a mais? Desde 2011, quando começaram as negociações? Ou antes? Ou depois? Quanto a população tem a receber de volta?

Qual o desconto necessário para colocar a tarifa de pedágio no patamar justo? É mesmo 10%? Ou 20%? Ou 50%? Onde estão os contratos? Quais as suas bases? O que os concessionários fizeram para obter prorrogações? Este cálculo foi equilibrado? Quais são os números que confrontam investimentos e receita de pedágios? Quanto os concessionários gastam anualmente para operar e manter nossas rodovias? Quanto arrecadam de pedágio? Por trecho, por praça e por concessão?

Senhoras e Senhores,

Em ferrovias, o Governo Federal também inovou. Estamos diante de situação na qual a infraestrutura tem que se antecipar à demanda. Para fugirmos do dilema do ovo e da galinha. Não se cria a demanda, portanto o desenvolvimento econômico, pela inexistência da infraestrutura; e não se constrói a infraestrutura, pela inexistência de demanda. Em resumo: o trem tem que chegar antes da cidade. Este é exemplo histórico de vários países.

Aqui, também, o Governo Federal acertou. Abandonou o modelo de obra pública, pelo de concessão, em parceria público privada. O setor privado investe e constrói. Vence o leilão quem garantir a menor tarifa. A receita para cobrir o investimento é garantida pela compra antecipada de capacidade de tráfego e volume de carga. O governo estoca esta capacidade. Vende paulatinamente ao mercado, a múltiplos agentes de transporte, ao preço possível. Menor, no início, anos de menor demanda, e maior, no futuro. Ao longo de certo período, os números tenderão ao equilíbrio.

Este é o momento de fazer o segundo cumprimento à Presidenta Dilma. Por romper paradigmas, e por apresentar soluções pragmáticas e inventivas, específicas para cada problema enfrentado. Esta nova modelagem superou a anterior, que sucateou grande parte da malha ferroviária brasileira. A exclusividade da operação de tráfego vinculada à concessão, e as restrições ao direito de livre passagem, transformaram as ferrovias do Brasil em instrumento de controle de escoamento de *commodities* produzidas pelos titulares da concessão.

Este modelo, errado, subordinava as concessões da malha à privatização das empresas. Quando perguntada se havia finalmente aderido ao modelo de privatização, a Presidenta Dilma respondeu: Não, estou corrigindo os erros deste processo. Ela tem razão. O modelo anterior reduziu a prestação do serviço, privatizou o uso das ferrovias existentes apenas para os concessionários, e subtraiu competitividade da nossa economia.

Nos aeroportos, o Governo Federal acertou. E errou. O acerto óbvio foi começar a dismantelar a caduca Infraero, por transferir à iniciativa privada a gestão de 3 ativos. Outros se seguirão.

O erro foi a cobrança de outorga. O Governo amealhou 24 bilhões de reais de ágio nos leilões. Não fosse este erro, a taxa de embarque de Cumbica, hoje, poderia ser zero, e o custo de movimentação de cargas, muito inferior.

Ainda sem detalhes, cogita-se o absurdo plano de subsidiar 50% das passagens dos voos para aeroportos regionais.

Gostaríamos de propor um trato: o governo fica com os 24 bilhões que, ademais, não vão sair nunca do contingenciamento do Tesouro.

E conserta o erro, passando a adotar o critério da menor tarifa, nos próximos leilões.

Senhoras e Senhores,

A MP dos Portos é o assunto polêmico do momento. O apego dos atuais concessionários aos seus privilégios beira o absurdo.

A MP enviada pela Presidenta ao Congresso é um conjunto de políticas públicas efetivo para proporcionar o choque de competição que o setor portuário necessita.

No modelo anterior reinavam monstros regulatórios com o propósito exclusivo de evitar concorrência. A lei previa o prazo de 180 dias, a partir de sua promulgação, para realizar novos leilões de licitação de contratos vencidos. Em 1993. Vinte anos depois, em 2013, esses leilões ainda não foram realizados. Os contratos destes concessionários vêm sendo prorrogados por cinco ou dez anos, desde então.

A MP dos Portos prevê o imediato processo de licitação. Pelo que os concessionários lutam? Por mais uma prorrogação. De no mínimo dez anos. O que dão em troca à sociedade? Nada. Querem apenas a manutenção de um privilégio.

Os concessionários com contratos em vigor, por 25 anos, também detestam a ideia de um dia eles acabarem. Querem duas coisas. A opção de prorrogar agora, antecipadamente, por mais 25 anos. Ou assegurar a prorrogação dos contratos no seu vencimento, daqui a alguns anos.

Ambos os grupos de concessionários têm apenas um objetivo: privatizar, a seu favor, sem pagar nada à sociedade, a exploração de bem público. Para isso, fogem dos leilões como o diabo da Cruz.

A MP prevê que os novos leilões devem combinar o critério de maior capacidade operacional com a menor tarifa. Esta política reduzirá custos portuários e proverá menores custos às nossas exportações.

Os representantes dos concessionários declaram apoiar a MP. Desde que ela não tenha nenhuma eficácia.

Todos os concessionários têm contratos. Vencidos ou por vencer. Prorrogá-los por 10 ou 25 anos significa o óbvio: adiar a redução de preços por 10 ou 25 anos. O que só interessa a eles.

De mais importante, a MP dos Portos acaba com a distinção entre carga própria e carga de terceiros. Ela também prevê um amplo choque de oferta de serviços portuários, promovendo concorrência entre armazéns e entre terminais, que é exatamente o que o Brasil precisa.

Os concessionários conseguiram mutilar a MP na comissão mista do Congresso. Alteraram o critério dos leilões. Maior volume de carga e menor tarifa foi travestido com um “ou”, de investimentos em modernização. Modernização é um dos fundamentos para aumentar o volume de carga. Ao isolar este critério, a intenção é acabar com o critério da menor tarifa.

Mais mazelas na comissão mista e os concessionários afastaram de vez a possibilidade de concorrência: áreas vazias não vão mais a leilão. Elas podem ser nomeadas áreas adjacentes. E incorporadas ao contrato de concessão prorrogado sem leilão. Assim, o concessionário ganha duas vezes: aumenta seu negócio, caro para os consumidores, e evita vizinho incômodo, que venha competir com ele. Cara de pau, no Brasil, não tem modos.

Os atuais concessionários detestam concorrência. E detestam, por isto, a ideia de centralização do planejamento em Brasília. Detestam, ainda, a ideia de transformar o CAP em órgão consultivo.

A tão celebrada autonomia estadual, induziu, nos últimos anos, que o Brasil firmasse apenas 11 novos contratos de terminais. Na verdade, precisaríamos ter tido mais de uma centena. A autonomia estadual, e o CAP, proporcionam que interesses diversos preservem-se uns aos outros. Um típico clube de cavalheiros. Sempre para evitar a ampliação de oferta de serviços portuários, para manter o atual patamar de preços de operação.

Cabe, novamente, um cumprimento à Presidenta Dilma Rousseff pela edição da MP. Cabe, infelizmente, lamentar a ação de alguns deputados e senadores, comovidos pelas lamúrias do lobby contra os interesses do Brasil.

Assim como o Brasil venceu o lobby do setor elétrico e reduziu 20% da conta de luz, a FIESP não medirá esforços para fazer prevalecer o interesse da sociedade.

O planejamento logístico, a concessão da gestão de aeroportos, rodovias, ferrovias e terminais portuários ao setor privado, a promoção da concorrência, a ampliação da oferta, e a modicidade tarifária são os pilares de uma das mais amplas reformas do marco regulatório do setor de infraestrutura no Brasil.

Elas são o marco de um momento histórico extremamente relevante para o país.

Os interesses dos lobbys contrariados estão por aí disseminando pela imprensa a insustentável tese da insegurança regulatória.

Este lero-lero cairá no esquecimento assim que os projetos estiverem maduros e os leilões de concessão começarem a se realizar.

Estes novos investimentos são urgentes. O Brasil maltratou, até agora, a sua infraestrutura de transportes. É preciso correr atrás do atraso.

A infraestrutura de transportes adequada é aquela capaz de igualar as condições de competição de um país com seus concorrentes. O Brasil precisa adotar as melhores práticas internacionais de desempenho. É preciso olhar através do espelho e perceber quais condições dispõem as populações e os setores produtivos dos países mais competitivos.

A percepção que ficamos para trás é senso comum. O desafio que a FIESP enfrentou foi o de quantificar nossa defasagem em relação aos benchmarks internacionais alcançados em outros países.

Amanhã apresentaremos a este 8º Encontro os fundamentos técnicos e metodológicos do IDT-FIESP, Índice Comparado de Desempenho da Infraestrutura de Transporte. Infelizmente, podemos assegurar que os números são mais chocantes do que imaginamos.

O Brasil ficou para trás. E o mais grave é que perdeu sua locomotiva porque São Paulo parou. A conclusão do Rodoanel, a duplicação da Tamoios e a expansão do metrô, pertencem à agenda do passado.

Há pelo menos vinte anos não se constrói um novo eixo rodoviário importante no estado de São Paulo. O acesso ao Porto de Santos adquiriu contornos de doença incurável. Além da cidade de São Paulo, outras grandes cidades do estado sofrem com ausência de transporte público e congestionamentos.

No estado de São Paulo, o peso da matriz rodoviária é bastante superior à média nacional. Apesar de pedágios entre os mais caros do mundo, apenas 17% da malha rodoviária do estado são asfaltados, e míseros 3% são de pistas duplas. Esta é uma infraestrutura

estagnada na metade do século 20, nos impedindo de ingressar no século 21.

O Brasil precisa de São Paulo e São Paulo tem muito que fazer pelo Brasil.

Este é o nosso desafio, esta é a nossa missão.

Muito obrigado.