



MENU

APRESENTADO POR:



Momento é crucial para discutir o futuro das rodovias e qual modelo garante as melhorias e os investimentos necessários no setor.

Investimento privado na área de transportes compensa déficit público

O FUTURO DO PARANÁ

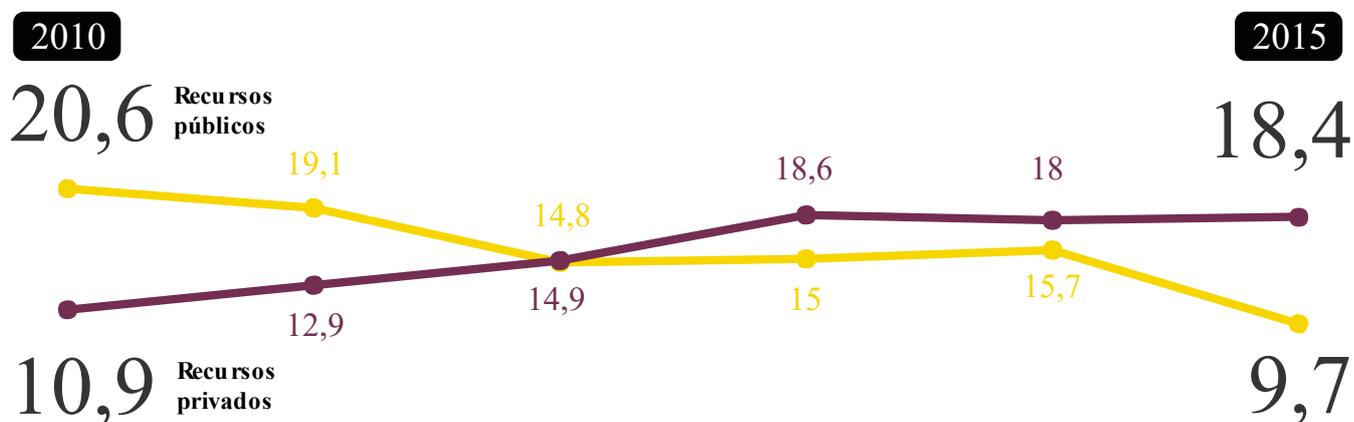
Danielle Blaskiewicz

O setor privado é o responsável pela manutenção do ritmo de investimentos na área de infraestrutura de transportes no Brasil nos últimos três anos – período em que o país vem enfrentando severa crise econômica. De acordo com levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a partir de 2010, os recursos públicos destinados ao setor – rodovias, ferrovias, portos e aeroportos –, começaram a cair significativamente, mas foram compensados pelos investimentos privados.

Segundo o pesquisador da área de Infraestrutura do Ipea, Carlos Alvares da Silva Campos Neto, entre 2003 e 2010 ocorreu um aporte de investimentos de 247,6% na área de infraestrutura como um todo, levando-se em conta o volume global de recursos – público e privado.

Investimentos em infraestrutura

Em R\$ bilhões



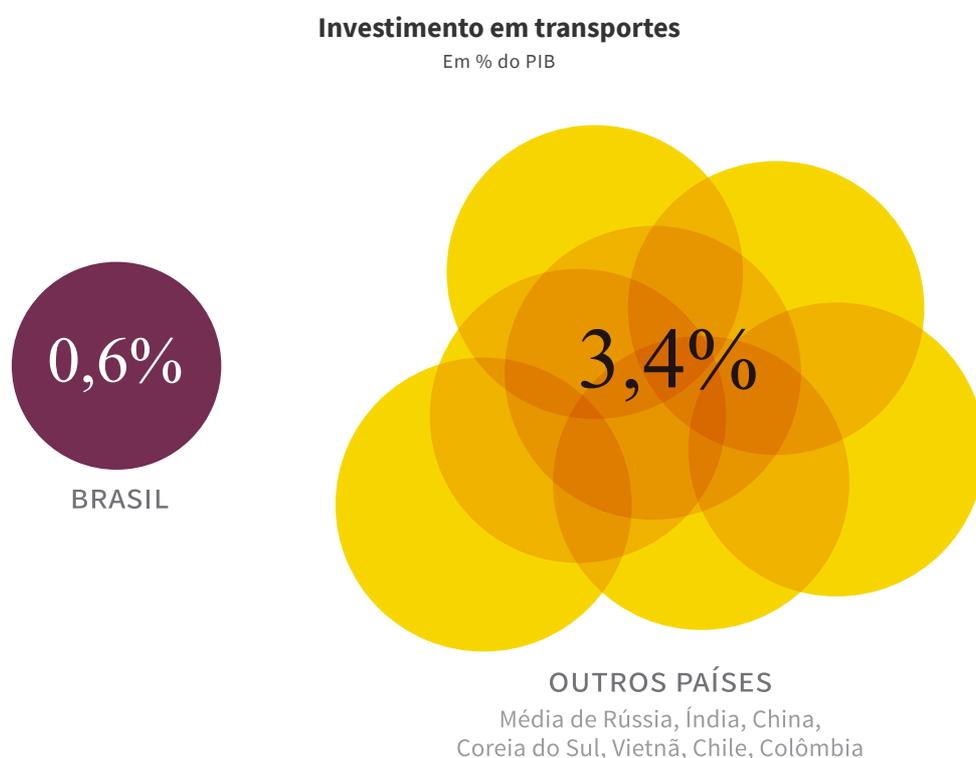
Em 2010, o montante anual se estabilizou em R\$ 32 bilhões em investimentos, mas os recursos públicos passaram a diminuir significativamente – de R\$ 20,6 bilhões em 2010 para R\$ 9,7 bilhões em 2015. Paralelamente, os recursos privados saltaram de R\$ 10,9 bilhões para R\$ 18,4 bilhões no mesmo período.

“A falta de investimentos do governo foi compensada pelos recursos privados”

- Carlos Alvares da Silva Campos Neto

Retomada

Entretanto, para retomar o potencial de crescimento do país nas próximas duas décadas, o pesquisador afirma que é necessário que o governo federal aumente em pelo menos quatro vezes o total dos recursos destinados ao setor.



Atualmente, menos de 0,6% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro é destinado à área de infraestrutura em transportes. Segundo ele, países emergentes que concorrem com o Brasil, como Rússia, Índia, China, Coreia, Vietnã, Chile e Colômbia, investem, em média, 3,4% do PIB nessa área. “Só assim será possível trazer mais competitividade aos produtos nacionais, reduzir o custo das exportações e dos produtos vendidos nos centros urbanos”, analisa.

Campos Neto afirma que o setor privado passou a ser considerado fundamental para elevar os investimentos na área no Brasil. Ele ressalta, porém, que a participação de fundos internacionais em projetos de infraestrutura fica condicionada à viabilidade econômica dos investidores, uma vez que esses projetos precisam apresentar retorno financeiro.

Para a advogada especialista na Área de Infraestrutura, Ana Carolina Barreto, da Veirano Advogados, o Brasil é um mercado interessante para os fundos de investimento internacionais que costumam destinar recursos a projetos de longo prazo, como é o caso dos projetos na área de infraestrutura de transportes. Entretanto, o fato de aqui os contratos serem atrelados à moeda local – ao real e não ao dólar, como ocorre em outros países emergentes, como o Peru – faz com que esses projetos sejam menos competitivos no mercado internacional.



Brasil investe apenas 0,6% do PIB em infraestrutura.

“A ideia, em geral, é a de que o consumidor não pode ficar refém da instabilidade do mercado financeiro. Mas, aos poucos, essa questão está começando a ser revista”

- Ana Carolina Barreto

Rodovias

A coordenadora de Economia da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Priscila Santiago, lembra que 61% de tudo o que é comercializado e produzido no Brasil circula pelas rodovias brasileiras. Segundo a pesquisa CNT de Rodovias 2016, o estado geral das rodovias públicas federais melhorou 24%, passando de 18,7% com classificação ótimo ou bom, em 2004, para 42,7%, em 2016. Ainda assim, 57,3% das rodovias públicas avaliadas ainda se encontram em condição inadequada.

Além disso, Priscila salienta o tamanho da malha viária no país que ainda necessita de investimentos. Hoje, apenas 12,3% das estradas brasileiras são pavimentadas – pouco mais de 211 mil quilômetros dos mais de 1,7 milhão de quilômetros. “A malha (viária) é grande, mas ainda há muito para crescer”, enfatiza.

Priscila comenta que, além de reduzir o volume de investimentos nos últimos anos, os recursos públicos disponíveis passaram a ser destinados quase que exclusivamente para a manutenção das estradas já existentes, inviabilizando novos

trechos e projetos.

“É necessário expandir rotas que não são utilizadas por ineficiência. Isso prejudica o desenvolvimento de muitas regiões”

- Priscila Santiago

61% de tudo o que é comercializado e produzido no Brasil circula pelas rodovias brasileiras.

O administrador Jorge Wilson Michalowski, coordenador dos cursos de Tecnologia em Logística e de Negócios Internacionais da FAE Business School – instituição de ensino superior com 60 anos de atuação, afirma que a qualidade das estradas interfere diretamente no fluxo dentro da indústria. Com muitos anos de experiência no ramo corporativo atuando dentro de empresas multinacionais na área de logística, ele relata a dificuldade de não se ter no Brasil uma “rede integrada” de rodovias em boas condições de tráfego.

“Você tem trechos que são muito bons. Mas não há continuidade até chegar ao seu destino final. Há perda de velocidade, além de outros problemas. Isso gera uma série de constrangimentos entre clientes e fornecedores”

- Jorge Wilson Michalowski

“Trabalhamos muito bem na área produtiva. Mas na distribuição ainda se deixa a desejar”, analisa Michalowski, destacando que a pontualidade e a agilidade ainda são os dois grandes “nós” na área logística.

Mercado potencial

O professor de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Paraná (UFPR) Mario Henrique Furtado de Andrade defende que, antes de se pensar em investimentos na área transportes, é necessário planejamento. Para ele, cada estado, em parceria com o governo federal, deveria desenvolver um plano diretor que traria o diagnóstico econômico local, os fluxos viários, as perspectivas de crescimento, entre outros fatores. “Tudo o que precisa ser feito é consequência de um plano diretor que defina todas as viagens geradas em prazos de 50, 60 anos”, argumenta.

Rodovias – pedagiadas e não pedagiadas –, ferrovias, hidrovias ou outros modais necessários seriam projetados e definidos a partir de estudos de viabilidade econômica da região. “Sem essas informações, tudo é feito de forma intuitiva. E, quando se trata de recursos públicos, a justificativa tem que ser sempre na ponta do lápis”, enfatiza.

Fórum sobre o futuro da infraestrutura

A Gazeta do Povo em parceria com a CCR RodoNorte realizam o Fórum de Infraestrutura “O Futuro do Paraná”. Grandes nomes do setor de transportes e do agronegócio vão debater os impulsos necessários para diminuir os gargalos e garantir as melhorias que irão alavancar o desenvolvimento econômico do país. Data a confirmar.

Clique aqui e faça sua inscrição

Veja também:

PARTE 1

Infraestrutura Brasileira

PARTE 2

Modais do Agronegócio

PARTE 3 - EM 4/12

Futuro do Paraná

PARTE 4

Fórum da Infraestrutura

Patrocinado por:



RodoNorte

Produzido por:



Conteúdo de responsabilidade do anunciante.

Acompanhe a Gazeta do Povo nas redes sociais



