



“INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES”

Nota técnica referente aos investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil.

Brasília - DF

2021



INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

I. Infraestrutura rodoviária

A Lei n.12.379 de 06 de janeiro de 2011, dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV, nela estão inseridos os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. A malha rodoviária federal está inserida nesse sistema com 75.553 mil km, dos quais 65.528 mil km (87%) correspondem a rodovias pavimentadas e 10.025 mil km (13%) correspondem a rodovias não pavimentadas.

Atualmente as rodovias federais estão divididas em dois contextos as rodovias: (i) geridas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT e (II) geridas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT.

O DNIT autarquia administrativa responsável pelas rodovias com recursos públicos provenientes da Lei Orçamentaria da União-LDO. De acordo com estudos desenvolvidos pela Confederação Nacional do Transporte-CNT, no ano de 2020 em toda malha rodoviária federal foram aplicados menos recursos dos que eram destinados somente para a manutenção das rodovias.

Em 2020 o investimento público federal foi 2,3% menor que 2019, sendo que: -1,5% em adequação; -15,0% em construção e + 0,6% em manutenção.

De acordo a Lei Orçamentária Anual-LOA, em 2020 o Governo Federal investiu R\$ 6,74 bilhões valor que, descontada a inflação, é 31,7% menor do que o que se investia apenas em manutenção em 2010 (R\$ 9,87 bilhões), segundo avaliação da CNT.

Por outro, lado a malha rodoviária concessionada também experimenta situação complexa, com parte das concessionárias enfrentando dificuldades relacionadas à queda de demanda e a problemas de modelagem para aquelas da 3ª etapa. Em decorrência desse quadro, os investimentos também recuaram. De acordo com a CNT, os investimentos das concessionárias de rodovias em 2019, caiu 17,4% em



relação a 2018 e o total investido pelas concessionárias de rodovias em 2019 foi R\$ 5,47 bilhões, menor valor da última década.

II. Infraestrutura ferroviária

De acordo com o DNIT, a malha ferroviária brasileira começou a ser implantada em 1854, com a construção da Estrada de Ferro Mauá, no Rio de Janeiro. A partir daí, chegou a ter cerca de 37.000 km, na década de 1950. A Rede Ferroviária Federal, criada em 1957, operou por mais de 40 anos, até ser liquidada em 1999. Com a realização de concessões, a malha da extinta RFFSA passou a ser operada por empresas privadas e o patrimônio da estatal foi transferido para o DNIT.

Atualmente a malha é operada em 29.320 km, por meio de 12 trechos concedidos à iniciativa privada, por onde circulação milhões de toneladas anualmente, de acordo com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários-ANTF.

O modo ferroviário corresponde hoje a 15% da matriz de transporte brasileira e o objetivo é chegar a 30% nos próximos 10 anos segundo o Governo Federal. Contudo, o modelo de operação das ferrovias brasileiras tem como base as concessões, praticamente todas as ferrovias de carga são concessionadas, sendo a malha pública residual.

No caso do setor privado, a queda de investimentos está relacionada à etapa de execução dos atuais contratos, que estão vencendo. No caso do setor público, o investimento é comprometido pela escassez de recursos.

De acordo com a CNT, os investimentos das concessionárias de ferrovias em 2019, caiu 26,4% em relação a 2018, já o total investido pelas concessionárias no ano foi R\$ 3,51 bilhões, configurando a quarta queda consecutiva desde 2016, por outro lado o investimento público federal em ferrovias em 2020 caiu 36,9% em relação a 2019. Contudo o total investido pelo Governo Federal no ano foi R\$ 364,10 milhões, sendo R\$ 300,83 milhões na FIOL.



III. Infraestrutura hidroviária

Estudo desenvolvido pela Confederação Nacional do Transportes-CNT divulgado em outubro de 2019, aponta que o Brasil utiliza um terço dos 63 mil quilômetros dos rios navegáveis. O país utiliza 19 mil km, ou seja, 30,9% da malha hidroviária para o transporte comercial de cargas e passageiros.

De acordo com a entidade, o Brasil dispõe de 2,3km de vias interiores economicamente utilizáveis para cada 1 mil km² de área, enquanto países como China e Estados Unidos, possuem, respectivamente, 11,5km e 4,2km por 1 mil km² de área. Se o Brasil aproveitasse todo o potencial do modo de transportes, a densidade aumentaria para 7,4km por 1 mil km² de área.

De acordo com o estudo recente da CNT a infraestrutura aquaviária compreende basicamente as hidrovias e os portos públicos e privados. Para os padrões internacionais, a conectividade dos portos nacionais às redes globais de transporte marítimo é considerada regular.

Contudo, os serviços portuários brasileiros ainda enfrentam dificuldades, o que prejudica a competitividade das exportações nacionais e representa um entrave ao desenvolvimento econômico.

Os investimentos das Companhias Docas em 2020 de acordo com a CNT, caiu 59,1% em relação a 2019 e o total investido pelas companhias em 2020 foi R\$ 26,30 milhões, menor valor da última década.

Já com relação aos terminais privados, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) não divulga os investimentos atuais. Contudo, a partir dos levantamentos da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), estima-se que as outorgas ocorridas entre 2013 e 2020 geraram uma carteira de investimentos na ordem de R\$ 51,6 bilhões (valor corrigido pelo IPCA de dezembro de 2020).

Diante desse cenário, a Confederação defende uma maior priorização do setor, de forma que o Orçamento Geral da União contemple mais recursos à pasta de Infraestrutura. Além disso, é necessário que os recursos de outorga de concessões sejam



revertidos para o investimento em novos ativos de transporte, ampliando a capacidade de inversão do setor público.

IV. Infraestrutura aeroviária

De acordo com o site os melhores destinos o Brasil ocupa a segunda posição entre os países com o maior número de aeroportos. São 2.717 terminais no Brasil, sendo mais de 2 mil deles particulares. Já os aeroportos que operam voos regularmente são 134. Contudo, o Aeroporto de Guarulhos (GRU) é o mais movimentado, por onde passam cerca de 30 milhões de passageiros.

No então a infraestrutura aeroviária é ampla e possui boa conectividade segundo a CNT, um desses fatores pode ser atribuído a privatização dos aeroportos que teve início no ano de 2011 e nesse contexto destaca-se o modelo de concessão por bloco, em que permite que o mais rentável subsidie o menos rentável.

No que tange a investimentos de acordo com os estudos da CNT o setor aeroviário tem recebido recursos de modo satisfatório. Os investimentos das concessionárias de aeroportos em 2019, cresceu 3,3% em comparação com o ano de 2018, e o total investido pelas concessionárias no ano foi R\$ 1,87 bilhão.

Já no que tange a parte que está sob a jurisdição da Infraero, contata-se bloqueio de recurso públicos destinados ao setor. Os investimentos, da Infraero em aeroportos em 2020 caiu 32,9% em relação a 2019 e o total investido pela Infraero no ano foi R\$ 318,35 milhões, menor valor da última década, de acordo com os dados dos estudos realizados pela CNT.

V. Desenvolvimento econômico



Em entrevista ao Um Brasil¹, o líder para infraestrutura no Brasil do Banco Mundial, Paul Procee, manifestou que elevar o valor investido em infraestrutura e, principalmente, a qualidade dos projetos resultará um aumento de produtividade econômica e redução das desigualdades sociais no País, e salienta ainda, que esse é um dos principais benefícios, caso o setor público elabore projetos de longo prazo.

Segundo Procee, “podemos direcionar investimentos para ajudar a reduzir a pobreza, a melhorar a qualidade de vida das pessoas e a trazer as pessoas em situação vulnerável para dentro da economia brasileira e, com isso, aumentar a produtividade do Brasil. O planejamento ajuda a criar investimentos de maior qualidade e eficiência, e o próprio investimento escasso público seria mais bem direcionado e teria um impacto maior”, detalha.

Em conversa com Juliana Rangel, Procee destaca que o investimento do Brasil em infraestrutura é de aproximadamente 2% do PIB, abaixo de grandes economias emergentes, como Índia e China, que investem entre 4% e 7% do PIB no setor ao ano. Para o investimento crescer, seria necessário reinvestir no próprio Estado, além de atrair investidores internacionais.

O especialista afirma que a melhoria na infraestrutura depende da maior participação de agentes e instituições nas decisões para que os projetos no setor sejam de país e não de governos. “Quando o Brasil começar a trabalhar de forma mais transparente nesse planejamento estratégico, criará algo que é compartilhado pela sociedade e com mais dificuldades de ser modificado por interesses políticos”, destaca Procee.

Outro ponto importante diz respeito a independência das agências reguladoras que é uma das ações apontadas pelo líder para infraestrutura no Brasil do Banco Mundial como necessárias para a simplificação do sistema e, conseqüentemente, atração de investimentos estrangeiros. Ele cita que no setor de transporte, por exemplo, existem três diferentes agências reguladoras.

“O Brasil tem problema com a questão regulatória, tem sobreposição de responsabilidades. Seria benéfico consolidar as agências regulatórias e fazê-las mais

¹ <https://www.infomoney.com.br/colunistas/um-brasil/investimento-em-infraestrutura-potencializaria-desenvolvimento-economico/>



independentes porque elas têm que regular uma relação entre o setor privado e o governo e é importante que elas sejam independentes dos dois. ”

Por outro lado, o impacto econômico da pandemia sobre o setor de infraestrutura tem sido significativo e de acordo com Franz Drees-Gross, diretor regional de infraestrutura para América Latina e Caribe do Banco Mundial, o setor de infraestrutura tanto sofre o impacto da crise do Covid-19 quanto pode contribuir para retomada econômica pós-pandemia.

Segmentos como o de transportes públicos, que teve queda expressiva no fluxo de passageiros, e de energia elétrica, que sofreu o impacto da redução no consumo industrial e comercial, precisarão de linhas de crédito que garantam liquidez para recuperação.

Drees-Gross destacou, ainda, que esse apoio deve ser vinculado ao cumprimento de metas de curto, médio e longo prazo. O investimento em tecnologias mais sustentáveis e a geração de empregos estariam entre os resultados esperados. Dados apresentados por ele indicam que o investimento em infraestrutura gera grande quantidade de empregos. Em projetos de manutenção rodoviária, por exemplo, um investimento de US\$ 1 bilhão é capaz de criar entre 250 mil e 500 mil postos de trabalho.

Contudo, diante dessa queda na demanda provocada pela pandemia, o representante do BID no Brasil, Morgan Doyle, chamou a atenção para a necessidade de reequilíbrio financeiro dos projetos. Segundo ele, o BID vem trabalhando em parceria com o governo e também com o BNDES para assegurar a viabilidade das concessões, ajudando a estabelecer critérios técnicos para orientar os processos, capacitando equipes e buscando atrair investidores.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

<https://cnt.org.br/agencia-cnt/investimento-transporte-vem-caindo>

<https://www.melhoresdestinos.com.br/aeroportos-mundo.html>

<https://www.infomoney.com.br/colunistas/um-brasil/investimento-em-infraestrutura-potencializaria-desenvolvimento-economico/>

<https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/blogdodesenvolvimento/detalhe/Como-o-investimento-em-infraestrutura-pode-ajudar-na-retomada-da-economia/>