

REPORT

Ferrovias e Rodovias

Qual a visão de longo prazo dos Planos Setoriais?

JULHO, 2024

Revisão: Henrique Cisman
Diagramação: Marcos Franciozi

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana se configura como um dos principais desafios enfrentados pelas grandes cidades brasileiras. O transporte de cargas e passageiros é essencial para o desenvolvimento econômico e social do País e os investimentos em infraestrutura são fundamentais para garantir a eficiência e a segurança dos deslocamentos.

Neste contexto, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, vem promovendo iniciativas para modernizar e ampliar a malha ferroviária e rodoviária do Brasil. O Plano Nacional de Logística (PNL 2035) traça as diretrizes para o desenvolvimento do setor nos próximos anos, com foco na integração dos modais de transporte, na sustentabilidade e na competitividade da economia brasileira.



PANORAMA DO ENCONTRO

Em 2024, o Governo Federal planeja leiloar 13 novos projetos de concessões rodoviárias, além de renegociar 14 das concessões existentes. O objetivo é atrair investimentos privados para a modernização da infraestrutura viária do País, além de garantir a prestação de serviços de qualidade aos usuários.

No âmbito do PNL 2035, o Ministério dos Transportes também está promovendo consultas públicas para aprimorar os planos setoriais de transporte rodoviário e ferroviário. As consultas visam coletar a opinião da sociedade civil e do setor privado sobre os desafios e as oportunidades do setor, além de contribuir para a definição de metas e ações estratégicas para o futuro.

Neste contexto, GRI Club e Concremat-CCCC promoveram conjuntamente um encontro em São Paulo para discutir os planos setoriais de logística com ênfase em rodovias e ferrovias. O evento, moderado pelo Diretor-Executivo da Concremat, Gustavo Dantas, contou com a participação de George Santoro, Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, e representantes de grandes empresas de infraestrutura do Brasil.

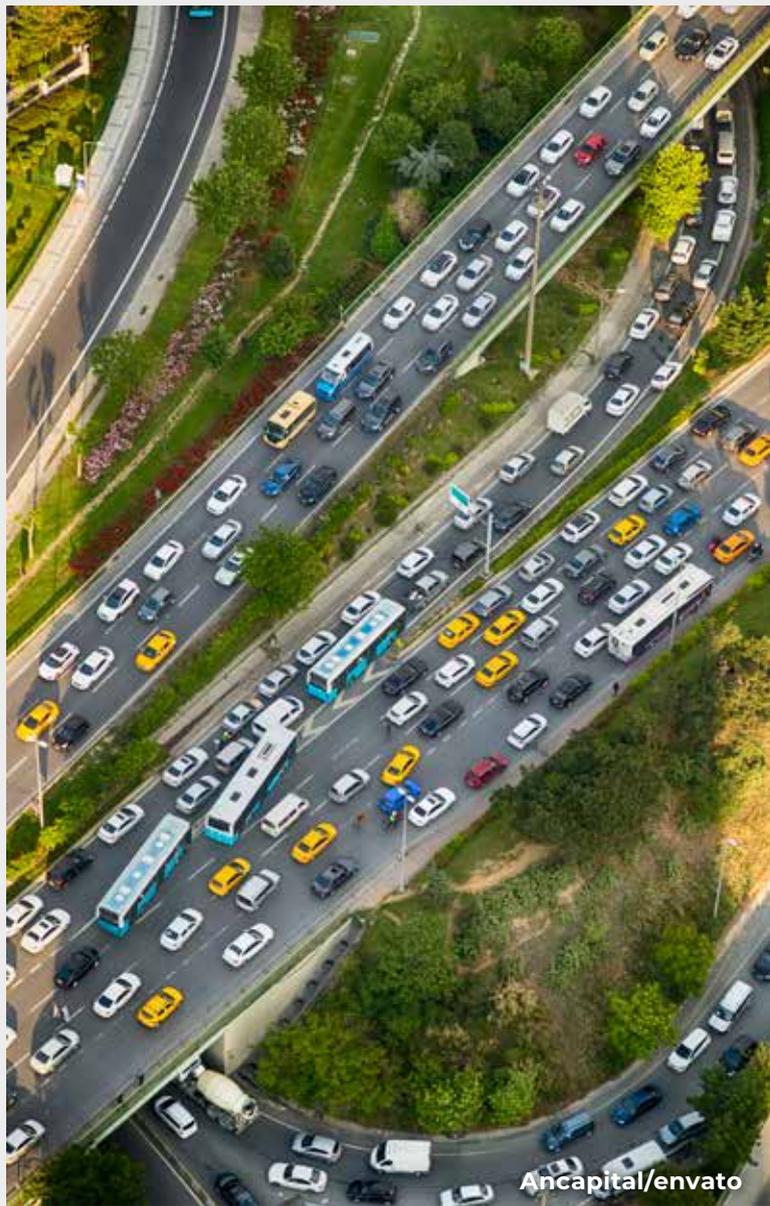
As discussões focaram em três eixos principais: a situação no Rio Grande do Sul, o Plano Setorial de Transporte Rodoviário e o Plano Setorial de Transporte Ferroviário.



DESAFIOS E PROPOSTAS

Um dos principais desafios do setor de transportes no Brasil é a necessidade de investimentos em infraestrutura. As rodovias e ferrovias brasileiras apresentam diversos problemas, como falta de conservação, congestionamentos e acidentes. Para solucionar tais problemas, é necessário investir na modernização da infraestrutura, na construção de novas vias e na implementação de tecnologias de segurança.

Outro desafio importante é a questão da sustentabilidade. O transporte é um dos maiores emissores de gases de efeito estufa no Brasil. É necessário, portanto, investir em soluções de transporte mais sustentáveis, como o transporte público, o transporte ferroviário e o transporte multimodal.



Ancapital/envato



den-belitsky/envato

SITUAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL

As fortes chuvas que castigaram o Rio Grande do Sul deixaram um rastro de destruição e revelaram a vulnerabilidade da infraestrutura do estado. **Mais de 120 pontos de interrupção** nas rodovias evidenciam a necessidade de ações imediatas e estruturantes para recuperar o que foi perdido e, acima de tudo, prevenir que tragédias como essa se repitam no futuro.

O Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, confirmou a gravidade da situação, ressaltando que **apenas oito pontos permaneciam com problemas**, sendo que nenhum deles está sob operação de concessionárias.

As rodovias BR-470 e BR-270 foram as mais impactadas pelas chuvas, exigindo investimentos vultosos para sua recuperação. Segundo Santoro, os valores estimados para a reconstrução das duas rodovias são de **R\$ 600 milhões e R\$ 300 milhões**, respectivamente.



A situação da malha ferroviária do estado também é preocupante. O Secretário Executivo estima que **R\$ 1,2 bilhão** serão necessários para a sua completa reconstrução. O objetivo é modernizar a infraestrutura ferroviária do Rio Grande do Sul, tornando-a mais segura e eficiente.

Uma ferramenta digital será lançada para que a população possa acompanhar o status das obras de recuperação, desde a situação antes da tragédia até o andamento atual e os custos envolvidos. Essa iniciativa visa aumentar a transparência e a responsabilidade do governo.

Para garantir a agilidade na recuperação da infraestrutura do Rio Grande do Sul, o Governo Federal lançou mão de medidas provisórias e crédito extraordinário. A MP 1223/2024 abre crédito extraordinário para atender às despesas urgentes. O valor total ainda não foi divulgado, mas estima-se que será suficiente para cobrir os custos com as obras de recuperação das rodovias e da malha ferroviária.

O PLANO SETORIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Modelos de concessões rodoviárias foram discutidos com foco na otimização dos investimentos e priorização de projetos em regiões com maior demanda. O Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, ressaltou a importância de aprimorar a coleta de dados de nota fiscal para direcionar os investimentos de forma mais eficiente. Essa medida visa garantir que os recursos públicos sejam destinados às regiões que realmente precisam de infraestrutura rodoviária, maximizando o retorno do investimento.

Complementando a otimização no aporte de recursos, uma ferramenta digital inovadora deverá ser lançada em breve para mapear o transporte rodoviário de cargas em tempo real, fornecendo informações valiosas para o planejamento e a gestão da logística no País. Com ela, será possível identificar gargalos e oportunidades de melhorias na malha viária, otimizando o fluxo de cargas e reduzindo custos.

Encontrar o equilíbrio entre qualidade e preço nas concessões rodoviárias é fundamental para garantir a viabilidade econômica e social dos projetos. Esse foi um dos pontos destacados pelos membros do setor durante o encontro. É necessário que os projetos sejam estruturados de forma a oferecer um bom serviço aos usuários, ao mesmo tempo que sejam economicamente viáveis para as empresas concessionárias.



O PLANO SETORIAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

George Santoro reconheceu os desafios do licenciamento e traçado das ferrovias e apresentou medidas para superá-los e impulsionar o desenvolvimento do setor. Uma delas é a revisão do retorno dos investimentos, buscando tornar os projetos ferroviários mais atrativos para o capital privado. Além disso, a utilização de novas tecnologias, como a construção modular e a eletrificação das linhas, também será fundamental para tornar o transporte ferroviário mais eficiente, competitivo e sustentável no Brasil.

A questão dos ativos ferroviários ociosos, como antigas estações e linhas desativadas, também foi abordada no encontro. Santoro mencionou a doação de áreas ferroviárias para municípios, como em Araraquara, possibilitando a reurbanização e a criação de novos espaços públicos para a população. Essa iniciativa demonstra o compromisso do Governo Federal com a integração multimodal e a valorização do patrimônio ferroviário do País.



OTIMIZAÇÃO DOS CONTRATOS

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em conjunto com o Ministério dos Transportes, anunciou a criação de um novo modelo para otimização dos contratos existentes. A otimização é uma resposta aos desafios enfrentados, como a necessidade de modernização da infraestrutura, a busca por tarifas mais justas e a atração de novos investimentos. O novo modelo busca superar esses desafios através de medidas inovadoras, como:

- **Licitações mais rápidas e eficientes:** a ANTT terá um prazo de 70 dias para preparar um edital de licitação após a votação no Tribunal de Contas da União (TCU), agilizando o processo e reduzindo a burocracia.
- **Competitividade baseada em tarifas:** o processo concorrencial será baseado na tarifa proposta pela empresa da atual concessão. As empresas interessadas em participar da licitação deverão apresentar um deságio sobre o valor da tarifa proposta, garantindo que os usuários paguem preços mais justos.
- **Transparência total:** uma tabela com todos os pedidos de repactuação será publicada no site do Ministério dos Transportes e da ANTT, contendo informações gerais sobre os contratos. Dados detalhados serão disponibilizados após a votação no TCU, garantindo total transparência para o público.



Apesar das vantagens do novo modelo, alguns membros do setor questionaram o curto prazo de 70 dias para a preparação do edital de licitação, receando que as empresas não tenham tempo suficiente para analisar os dados e tomar decisões sobre sua participação no leilão.

As empresas vencedoras das licitações assumirão as obrigações previstas no termo aditivo do contrato original, com prazos de prorrogação que variam entre 10 e 15 anos. O valor da tarifa a ser pago pelos usuários será definido através da concorrência entre as empresas, com base na tarifa proposta pela concessionária original.



Nas próximas semanas, o Ministério dos Transportes e a ANTT publicarão uma tabela com todos os pedidos de repactuação em andamento, contendo informações gerais sobre os contratos. Os dados detalhados, no entanto, só serão disponibilizados após a votação no Tribunal de Contas da União (TCU).

A otimização dos contratos de concessão rodoviária representa um passo importante para o futuro do setor no Brasil. Com um modelo mais eficiente, competitivo e transparente, espera-se que as rodovias brasileiras se tornem mais modernas, seguras e acessíveis para todos os usuários.

CONSULTA PÚBLICA SOBRE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA

O mercado de infraestrutura brasileiro está em ebulição com a chegada das debêntures de infraestrutura, um novo instrumento financeiro que visa impulsionar investimentos em projetos de grande porte. Em meio a esse cenário promissor, a questão da sustentabilidade ambiental se destaca como um dos principais desafios e oportunidades para o setor.

O Ministério dos Transportes reconhece a importância de captar recursos em mercados internacionais que priorizam projetos sustentáveis. Para isso, as empresas que desejam emitir debêntures de infraestrutura devem apresentar uma proposta de investimento que demonstre como o projeto contribuirá para a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas. Essa medida visa garantir que os recursos captados sejam utilizados de forma responsável e ambientalmente consciente.

É importante esclarecer que o Ministério dos Transportes não exige licença ambiental para a emissão de debêntures de infraestrutura. Essa informação, divulgada erroneamente por alguns veículos de comunicação, gerou dúvidas e incertezas no mercado. O que o Ministério realmente exige é a apresentação de uma proposta de investimento com foco na sustentabilidade ambiental, demonstrando o compromisso da empresa com a mitigação das mudanças climáticas.

A avaliação das propostas de investimento com foco na sustentabilidade ambiental não é de competência do Ministério dos Transportes. Essa responsabilidade cabe aos investidores, que analisarão os projetos e decidirão se os consideram adequados aos seus critérios de investimento sustentável.

Santoro explicou que a emissão de debêntures com aspectos ambientais é fundamental para que as empresas brasileiras tenham acesso a mercados internacionais que priorizam a sustentabilidade. Esses mercados oferecem taxas de juros mais baixas e prazos de pagamento mais longos, tornando os projetos mais viáveis economicamente.



CONSULTA PÚBLICA SOBRE PLANOS SETORIAIS

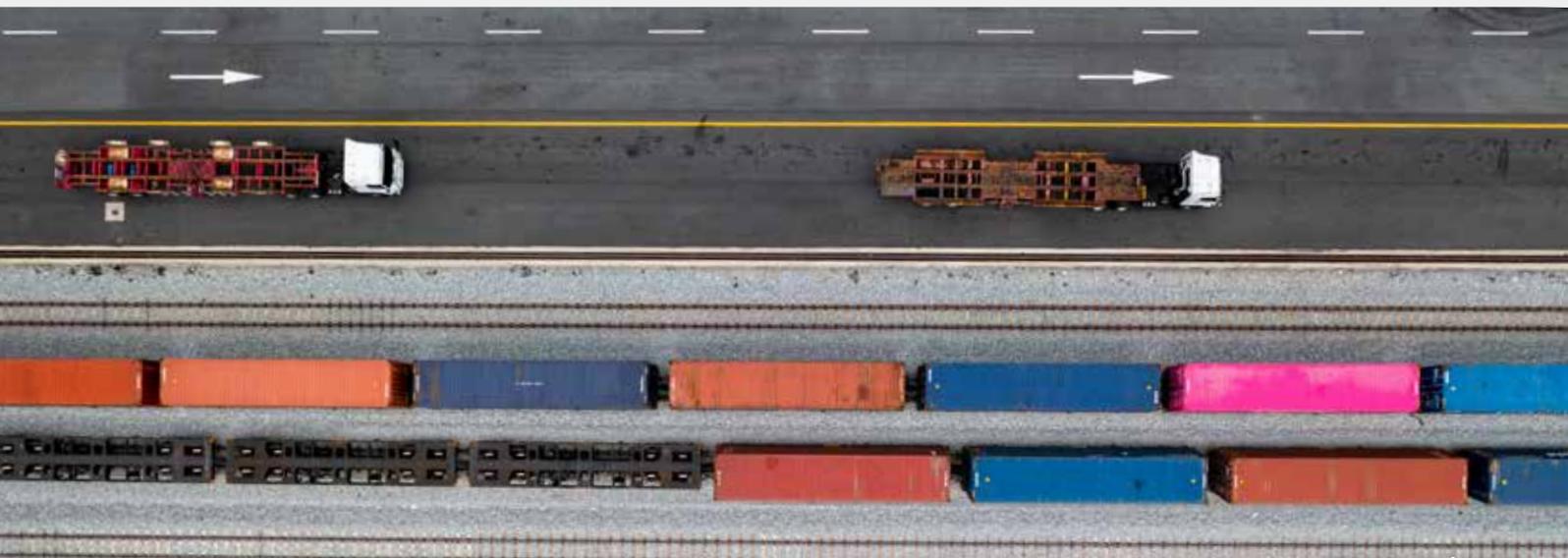
A metodologia utilizada para a elaboração dos Planos Setoriais de Transporte foi aprimorada, com a realização de consultas à Academia e a utilização de notas fiscais eletrônicas para verificar a origem e o destino das cargas. Essa medida visa garantir que os planos sejam baseados em dados concretos e reflitam a realidade do mercado.

Na Consulta Pública sobre os Planos Setoriais, pela primeira vez, a metodologia utilizada para chegar aos resultados foi detalhada, com o objetivo de dar total transparência ao processo.

Em 27 de junho, técnicos do Ministério dos Transportes se reuniram com acadêmicos para coletar contribuições sobre a metodologia utilizada na elaboração dos Planos Setoriais.

O Secretário Executivo reconhece que os Planos Setoriais não são perfeitos, mas destaca que houve uma evolução significativa em relação às edições anteriores. Ele afirma que o Ministério está trabalhando continuamente para aprimorar os planos nas próximas edições.

Tais diretrizes precisam acompanhar as novas demandas do mercado, como os investimentos na cadeia de baterias - um novo mercado em ascensão que exigirá o escoamento da produção das empresas de mineração. O Ministério dos Transportes está ciente da necessidade de incorporar essas novas demandas nos modelos de planejamento para garantir que os planos sejam realmente abrangentes e atendam às necessidades do futuro.



FREE FLOW

O sistema Free Flow, que visa agilizar o trânsito nas rodovias brasileiras ao eliminar as cancelas de pedágio, vem se mostrando um sucesso em termos de fluidez do tráfego. No entanto, um desafio persiste: a alta taxa de inadimplência no pagamento das tarifas. Para buscar soluções para esse problema, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) preparam a abertura de uma consulta pública para discutir mecanismos de redução da inadimplência no sistema.



A consulta pública será uma oportunidade valiosa para que diversos setores da sociedade, como órgãos públicos, empresas concessionárias, entidades de classe e usuários do sistema Free Flow apresentem suas sugestões e ideias para a construção de um sistema de cobrança de pedágios mais justo e eficiente.

Entre diversas medidas, podemos destacar:

- **Aprimoramento da fiscalização:** a implementação de tecnologias mais eficientes para identificar e autuar os veículos que não pagam as tarifas pode ser um ponto crucial para a redução da inadimplência.
- **Incentivos ao pagamento em dia:** a criação de programas de fidelidade ou descontos para usuários que pagam suas tarifas em dia pode estimular o cumprimento das obrigações.
- **Melhorias na comunicação:** campanhas de conscientização sobre a importância de pagar as tarifas do Free Flow e os riscos da inadimplência podem contribuir para a mudança de comportamento dos usuários.
- **Revisão das penalidades:** a avaliação das multas e penalidades aplicadas aos inadimplentes, buscando um equilíbrio entre a necessidade de punição e a viabilidade do pagamento.

CONCLUSÃO

As discussões resultaram em alguns insights importantes, especialmente para a Concremat-CCCC, que recebeu o evento. Foram identificados pontos de melhoria nos projetos de concessões rodoviárias, como a necessidade de estudos de demanda mais aprofundados, modelagens financeiras e jurídicas mais maduras, utilização de novas tecnologias e avaliação de projetos menores com maior atratividade.

O encontro promovido pelo GRI Club foi uma grande oportunidade de troca para empresas que, como a Concremat-CCCC, executam empreendimentos complexos de infraestrutura. Os participantes puderam trazer contribuições que resultarão em melhorias práticas para o dia a dia das empresas e para o desenvolvimento da infraestrutura logística do Brasil, tão fundamental para tornar o País mais conectado, competitivo e próspero.



GRI Club

Fundado em 1998, em Londres, o GRI Club reúne atualmente mais de 16 mil executivos seniores espalhados em 100 países, com atuação nos mercados imobiliário, de infraestrutura e do agronegócio.

O modelo inovador de discussões do GRI Club permite a livre participação de todos os executivos, fomentando a troca de experiências e conhecimento, o networking e a geração de negócios.

Membros do clube também têm à disposição uma plataforma exclusiva para ver mais informações sobre os executivos e as respectivas empresas, marcar reuniões, pedir introduções personalizadas com colegas da indústria e acessar de modo irrestrito todos os nossos conteúdos.

SAIBA MAIS



MOISES CONA

Partner | Head of Infrastructure
moises.cona@griclub.org



GRI *Club*

— INFRASTRUCTURE



GRI Club Infra



GRI Club



@griclub.infra

griclub.org