17/06/2015 - Um programa de investimento no otimismo, não na logística

*Por Mauro Roberto Schlüter**

O anúncio do Programa de Investimento em Logística (PIL), realizado pela presidente Dilma e seus ministros foi considerado como uma “virada de página” na infralogística do país. É inegável que programas de investimentos na área repercutem de forma muito positiva no meio sócio-econômico quando são anunciados, ainda que boa parte não sejam concretizados.
Uma rápida verificação dos planos de logística no nosso passado recente comprova que o anúncio dos investimentos é superestimado em relação ao que efetivamente contribuiu em termos econômicos. Mas o que deveria repercutir em um anúncio de tamanha importância como o PIL da semana retrasada é a real competitividade que este deverá proporcionar ao SLT (Sistema Logístico de Transportes), do país. Diante disso, cabe um importante questionamento: Qual será o impacto deste PIL na competitividade logística do país?
Um diagnóstico no que diz respeito ao funcionamento do SLT aponta claramente que existe uma cadeia sequencial de eventos, onde as decisões dos atores que intervêm deveriam proporcionar a competitividade do SLT. O funcionamento do SLT se inicia através das empresas que compõem as diversas cadeias produtivas do país, que escolhem os operadores, que executam os serviços logísticos e culmina na atuação do governo, que é responsável pelo planejamento, execução e regulamentação de funcionamento do SLT. Os dois primeiros atores tomam as suas decisões baseados na busca pela competitividade logística, que possui como premissa básica a diminuição dos custos e melhoria dos serviços prestados ao cliente, mas não é isto que o governo priorizou no PIL.
Uma verificação nas parcas informações disponibilizadas no anúncio realizado indica que os valores dos investimentos que serão alocados diretamente pelo governo na infralogística e com reais possibilidades de concretização, pouco privilegia a competitividade do SLT. São R$ 50 bilhões em rodovias, R$ 40 bilhões em ferrovias e cerca de R$ 25 bilhões em portos, isto se for considerado o longo prazo. Nenhum investimento em aeroportos será dedicado à logística, pois não está prevista a construção de terminais de cargas ou implantação de plataformas logísticas junto aos aeroportos. Apesar de ser um valor expressivo (um total de R$ 115 bilhões), não é o suficiente para recuperar o atraso na competitividade do sistema. Porém, existe algo que gera um efeito nocivo e que será percebido somente após a concretização das obras, trata-se das novas regras de concessão. É notória a tendência de manutenção de monopólios e oligopólios nas concessões realizadas até o momento pelos diversos governantes do país.
O último PIL, anunciado em 2012, tinha como ponto importante a construção de aproximadamente 11 mil quilômetros de ferrovias e seria baseada na concessão da via para uma empresa especializada na manutenção da malha e várias empresas de transporte ferroviário compartilhando a via e competindo pelo mercado. Desta forma, seria evitado o monopólio privado do serviço. Além disso, não haveria custo de outorga para as empresas interessadas e a tarifa teria elevado peso na escolha das empresas vencedoras. Embora esta fase do PIL tenha fracassado por falta de interessados, a causa não se deve às premissas mencionadas anteriormente e sim pelos demais itens que faziam parte das regras daquele PIL (taxa de retorno e margem de lucro limitado, dentre outros). O PIL atual, ao contrário do anterior, terá o custo de outorga e apesar de também ter a tarifa como fator de escolha, não foi

informado o peso que esta terá na escolha da empresa vencedora. A considerar a atual situação econômica do país e do caixa do governo, é de desconfiar que a o custo de outorga terá peso maior frente aos demais fatores. Além disso, a empresa vencedora terá monopólio da malha e do serviço, e ainda que a tarifa venha a se manter sob controle, nada está previsto em relação ao nível de serviço aos clientes.

No que diz respeito aos portos, verifica-se que o país possui uma tendência natural à navegação de cabotagem e a ausência de berços de atracação é um gargalo notório da navegação costeira. Porém, não foi informado no anúncio a construção e concessão de mais terminais de atracação e movimentação de containers.

Percebe-se neste PIL, uma natural tendência a manutenção de monopólios e oligopólios em detrimento à competitividade logística. Trata-se de um programa econômico e não de logística.

*Mauro Roberto Schlüter é professor de Logística da Universidade Mackenzie Campinas.

Sobre o Mackenzie - A Universidade Presbiteriana Mackenzie está entre as 100 melhores instituições de ensino da América Latina, segunda a pesquisa QS Quacquarelli Symonds University Rankings, uma organização internacional de pesquisa educacional, que avalia o desempenho de instituições de ensino médio, superior e pós-graduação.

Ricardo Viveiros & Associados – Oficina de Comunicação