

## **Informe Técnico do ETENE**

---

Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste – ETENE

# **A INSERÇÃO DO NORDESTE NO PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA 2015**

**Autor**

**Fernando Luiz Emerenciano Viana<sup>1</sup>**

**Revisão Vernacular**

Hermano José Pinho

---

<sup>1</sup> Doutor em Administração e Técnico do ETENE/BNB.

## 1 INTRODUÇÃO

Percebe-se que a infraestrutura desempenha papel estruturador e integrador, dando sustentação às atividades socioeconômicas e proporcionando as condições para implantação de políticas públicas, além de criar um ambiente favorável aos negócios. Ademais, os investimentos em infraestrutura podem contribuir de forma relevante para o crescimento do PIB.

De acordo com Magro e Bartolomé (2010), a infraestrutura constitui um importante instrumento de coesão econômica e social, de estruturação do território, integração espacial e melhoria da acessibilidade. O efeito multiplicador que pode exercer sobre a economia de um país torna os investimentos em infraestrutura um instrumento de política anticíclica durante épocas de crise, de grande utilidade para acelerar o processo de recuperação da economia.

Percebe-se certo esforço do Brasil nos últimos anos na tentativa de alavancar os investimentos em infraestrutura, tendo em vista os reconhecidos problemas apresentados por esse segmento e a referida importância dessas inversões para o agregado da economia nacional. O principal programa governamental em execução nesse sentido é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, que no período 2007-2010 foi responsável pelo total de R\$ 619 bilhões em investimentos. Apesar desse esforço, a participação dos investimentos em infraestrutura no PIB tem se mantido baixa nas últimas décadas, estando aquém das necessidades, conforme apresenta a Tabela 1.

**Tabela 1 – Evolução do PIB e dos investimentos em infraestrutura em relação ao PIB no Brasil (%): 1971-2012**

	1971/80	1981/89	1990/2000	2001/12
<b>Crescimento Médio do PIB</b>	<b>6,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	<b>3,3</b>
<b>Total do Investimento em Infraestrutura (% PIB)</b>	<b>5,4</b>	<b>3,6</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>
Energia	2,1	1,5	0,8	0,7
Telecomunicações	0,8	0,4	0,7	0,7
Transporte	2,0	1,5	0,6	0,7
Água e Esgoto	0,5	0,2	0,2	0,3

Fonte: Moody's (2014).

Como se pode perceber na Tabela 1, considerando as últimas quatro décadas, os investimentos em infraestrutura tiveram maior participação no PIB na década de 1970, diminuindo nas décadas seguintes e apresentando certa estabilidade no baixo patamar de um pouco mais de 2%, com predominância dos investimentos em energia e transporte. A título de comparação, de acordo com Manechini (2013), nas últimas duas décadas o investimento médio em infraestrutura foi de 3,8% do PIB no mundo, 4,7% do PIB na Índia e 8,5% do PIB na China.

Na visão da McKinsey (2013), o Brasil teria de investir R\$ 5 trilhões ao longo dos próximos vinte anos para chegar ao mesmo nível dos países desenvolvidos em termos de infraestrutura, o equivalente a R\$ 250 bilhões por ano, praticamente 2,5 vezes o valor investido em 2012.

Considerando a premente necessidade de alavancagem dos investimentos em infraestrutura no Brasil, tanto por conta das deficiências e gargalos que se avolumam, bem como pela baixa participação dos investimentos em relação ao PIB e ao seu efeito multiplicador, torna-se interessante que se faça um breve comentário sobre o financiamento à infraestrutura.

## 2 FINANCIAMENTO À INFRAESTRUTURA

As décadas de 1980 e 1990 foram marcadas por modificações importantes na ação econômica estatal, sobretudo nos países membros da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), pioneiramente na Inglaterra, quando da gestão da 1ª Ministra Margareth Thatcher, bem como nos EUA, durante a gestão de Ronald Reagan. As

mudanças ocorreram particularmente na gestão estatal no que diz respeito à desregulamentação setorial, reforma tributária e indução à competição internacional. Um dos elementos mais marcantes foi a reorganização patrimonial, sobretudo os processos de desestatização e privatizações (BRITO; SILVEIRA, 2005).

Acrescente-se que as crises cambiais ocorridas em meados da década de 1990 acabaram por forçar regimes fiscais contracionistas nos países emergentes da Ásia e América Latina. Na Europa, como resposta ao aumento da concorrência internacional, desenvolveu-se e fortaleceu-se a formação de bloco econômico, o que impôs aos seus países membros regras de ajustamento e coordenação macroeconômica (NRA, 2003).

A provisão de serviços de infraestrutura foi diretamente afetada por essas tendências. Traduzida geralmente em projetos de grande porte e de longo período de maturação, de um lado, e com importância estratégica pelas externalidades e ganhos de eficiência associados, de outro, as reestruturações patrimoniais e as restrições fiscais impactaram fortemente nas formas de financiamento das ações nesse campo (BRITO; SILVEIRA, 2005). Diante desse contexto, governos de diversos países, incapacitados de dar continuidade a uma tradição histórica de financiamento fiscal dos grandes investimentos públicos, identificaram nas concessões e nas Parceiras Público-Privadas (PPPs) alternativas para viabilizar projetos.

De acordo com Aragão et al. (2004), no início da década de 1990 foi lançado no Brasil o Plano Nacional de Desestatização (PND), acompanhado da privatização de diversas empresas estatais e, como consequência, do afastamento do Estado de diversas atividades produtivas, tais como distribuição de energia, siderurgia e mineração. Para dar suporte legal a esse processo, em 1995 foi aprovada a Lei N.º 8987, de 13 de Fevereiro de 1995, mais conhecida como Lei das Concessões, que estabelecia as regras e normas para exploração dos serviços públicos pelo setor privado, especialmente nos segmentos de energia e telecomunicações.

A partir desse período e ao longo dos últimos anos, diversos foram os processos de concessão voltados à infraestrutura, com destaque, além dos segmentos supracitados, para a infraestrutura de transportes – rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Na maioria dos casos, houve a participação de bancos públicos como financiadores aos entes privados contemplados com as concessões, notadamente do BNDES.

A tendência atual, entretanto, face à escassez de recursos do Tesouro Nacional para repasse de *funding* subsidiado ao BNDES, bem como à necessidade de direcionamento dos recursos escassos para a implantação de projetos de infraestrutura que possuem características de dependência de investimento público, é que haja maior participação de bancos privados e organismos multilaterais estrangeiros de financiamento (BID, Banco Mundial, CAF, IFC), bem como de utilização de instrumentos do mercado de capitais no financiamento a novos projetos a serem implantados no regime de concessões.

### **3 PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA DO GOVERNO FEDERAL**

Conforme supracitado, ao longo dos últimos anos o segmento de infraestrutura de transporte foi alvo de diversos processos de concessão, em diferentes governos do âmbito federal. Durante o governo Dilma Roussef, foi lançado em 2012 o Programa de Investimento em Logística (PIL), em sua primeira etapa, que previa investimentos da ordem de R\$ 46,0 bilhões em rodovias, R\$ 99,6 bilhões em ferrovias, R\$ 51,6 bilhões em portos e R\$ 16,5 bilhões em aeroportos. Do total de processos de concessão previstos, foram efetivamente até o momento, considerando aqueles com os contratos devidamente assinados ou os resultados dos leilões homologados, um total de nove projetos, totalizando investimentos previstos de R\$ 44,9 bilhões, que representam em torno de 21% do total previsto (Quadro 1).

### Quadro 1 - Processo de concessão concluídos da 1ª etapa do Programa de Investimento em Logística do Governo Federal

Objeto da Concessão	Investimento Previsto (R\$) <sup>1</sup>	Situação Atual
Aeroporto do Galeão-RJ	5,7 bilhões	Contrato assinado
Aeroporto de Confins-MG	3,5 bilhões	Contrato assinado
BR-101/RJ – Ponte Rio-Niterói	1,3 bilhão	Resultado homologado
BR-153 TO/GO	4,8 bilhões	Contrato assinado
BR-050 GO/MG	2,3 bilhões	Contrato assinado
BR-060/153/262 DF/GO/MG	6,1 bilhões	Contrato assinado
BR-163 MT	4,6 bilhões	Contrato assinado
BR-163/267/262 MS	8,7 bilhões	Contrato assinado
BR-040 MG/GO/DF	7,9 bilhões	Contrato assinado
<b>Total</b>	<b>44,9 bilhões</b>	

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados da ANTT (2015).

Nota: Valores nominais de Maio/2012.

É importante ressaltar que, do total de investimentos previstos na primeira etapa do PIL, apenas 19% (R\$ 40,9 bilhões) referem-se a projetos localizados na Região Nordeste, dos quais nenhum avançou no processo de concessão.

Em mais uma tentativa de modernizar parte da infraestrutura do País e, ao mesmo tempo, aumentar os investimentos e contribuir para a melhoria do cenário econômico brasileiro, o Governo Federal lançou no último mês de junho a segunda etapa do Programa de Investimento em Logística, voltado a novas concessões em aeroportos, rodovias, ferrovias e portos e totalizando investimentos previstos de R\$ 198,4 bilhões nos próximos anos, sendo R\$ 69,2 bilhões previstos para o período 2015-2018. Para essa nova fase do Programa, o Governo fez mudanças para atrair os investidores, entre as quais está a possibilidade de concessão por meio de outorga, em que vence quem paga ao Governo o maior bônus pelo direito de explorar um serviço. Assim como na etapa anterior, os investimentos previstos serão direcionados a rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, os quais são detalhados nas seções e quadros seguintes.

#### 3.1. Rodovias

Conforme se pode perceber no Quadro 2, abaixo, do total de R\$ 64,8 bilhões de investimentos previstos em concessões rodoviárias, apenas 10,2% (R\$ 6,6 bilhões) serão destinados a trechos no Nordeste, o que implica que a melhoria da infraestrutura rodoviária nordestina continuará a depender fortemente de investimentos públicos, que têm diminuído face à situação fiscal da Federação.

**Quadro 2 - Concessões previstas em rodovias na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL)**

Objeto da Concessão	Investimento Previsto (R\$ Bilhões) <sup>1</sup>	Objetivo
BR-476/153/282/480 PR/SC	4,5	Escoar produção de grãos, aves e suínos pelos portos do Arco Sul
BR-364 GO/MG	3,1	Conectar a região produtora de grãos do sul de Goiás ao Triângulo Mineiro
BR-364/060 MT/GO	4,1	Escoar produção do Centro-Oeste para portos dos Arcos Norte e Sul
BR-163 MT/PA	6,6	Aumentar escoamento de grãos pelos portos do Arco Norte
BR-101/232 PE	4,2	Construção do Arco Metropolitano do Recife, melhoria do acesso ao Porto de Suape e duplicação para Cruzeiro do Nordeste
BR-101 BA	1,6	Duplicar trecho Feira de Santana/Gandu e melhorar o transporte de cargas entre Nordeste e Sudeste
BR-262/381 MG	1,9	Duplicar trecho Belo Horizonte/Divisa ES, melhorar a segurança e reduzir custos
BR-101/493/465 RJ/SP	3,1	Ampliação de capacidade do trecho Rio-Santos até Ubatuba, via de turismo, com concessão do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro
BR-470/282 SC	3,2	Duplicar trecho que liga a região agroindustrial de SC aos portos do Arco Sul
BR-280 SC	2,1	Melhorar escoamento da safra e produção industrial de SC pelos portos do Arco Sul
BR-101 SC	1,1	Ampliar capacidade e melhorar a segurança da via
BR 101/116/290/386 RS	3,2	Duplicar a Rodovia da Produção até Carazinho, duplicar trecho Porto Alegre-Camaquã e garantir qualidade na <i>Freeway</i>
BR-267/MS	2,0	Duplicar ligação MS/Divisa SP e reduzir custos para o escoamento da produção agropecuária pelos portos do Arco Sul
BR-262 MS	2,5	Duplicar ligação Campo Grande/Divisa com SP e reduzir custos para o escoamento da produção agropecuária pelos portos do Arco Sul
BR-364 RO/MT	6,3	Melhorar a integração das regiões produtoras de grãos do MT e de RO à hidrovia do Rio Madeira
Novos investimentos em concessões existentes <sup>2</sup>	15,3	Diversos
<b>Total</b>	<b>64,8</b>	

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Notas: (1) Valores nominais de Junho/2015.

(2) No Nordeste inclui apenas a implantação de faixa adicional na BR-324/116 BA, totalizando R\$ 0,4 bilhão.

Esse cenário é consequência, também, da priorização dos investimentos relacionados à melhoria da capacidade de tráfego e, conseqüentemente, da eficiência do transporte de cargas provenientes de atividades agropecuárias, notadamente de grãos originários das regiões produtoras do Centro-Oeste.

### 3.2. Ferrovias

Nas concessões ferroviárias previstas na segunda etapa do PIL (Quadro 3), percebe-se uma inserção pequena (com exceção de trechos da FNS e da EFC no Maranhão e da FCA na Bahia) do Nordeste. Isso é consequência do próprio objetivo das concessões que, aparentemente, tem como foco resolver os problemas logísticos de escoamento da produção de grãos,

especialmente do Centro-Oeste, direcionando parte da produção para os portos do chamado Arco Norte (AM, AP, MA, PA). Chama atenção a ausência, nessa etapa do PIL, de investimentos direcionados às duas mais importantes obras ferroviárias em execução atualmente no Nordeste, ambas em ritmo bastante lento, a Ferrovia Nova Transnordestina (FNT) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

**Quadro 3 - Concessões previstas em ferrovias na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL)**

<b>Objeto da Concessão</b>	<b>Investimento Previsto (R\$ Bilhões)<sup>1</sup></b>	<b>Objetivo</b>
Ferrovia Norte-Sul (FNS) GO/TO/MA/PA	7,8	Concluir o corredor Norte-Sul, no seu trecho norte, com saídas pelos portos do Arco Norte
Ferrovia Norte-Sul GO/MG/SP/MS	4,9	Concluir o corredor Norte-Sul no seu trecho sul com interligação com polo agroindustrial em Três Lagoas
Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT) – Miritituba (PA)	9,9	Melhorar o escoamento da produção agrícola do MT pela hidrovia do Tapajós
Ferrovia Rio de Janeiro (RJ) – Vitória (ES) <sup>2</sup>	7,8	Integrar o porto do Rio de Janeiro e os terminais privados de ambos os estados aos portos de Vitória e Tubarão
Ferrovia Bioceânica	40,0	Rota estratégica de escoamento da produção, via Pacífico, para os mercados asiáticos
Novos investimentos em concessões existentes <sup>3</sup>	16,0	Melhorias diversas para ampliação da capacidade de tráfego
<b>Total</b>	<b>86,4</b>	

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Notas: (1) Valores nominais de Junho/2015.

(2) Trecho que já fazia parte da 1ª etapa do PIL.

(3) No Nordeste inclui trechos da FCA na Bahia e Sergipe, da FNS no Maranhão e da Estrada de Ferro Carajás, também no Maranhão.

No caso da FNT, apesar de já se tratar de uma concessão, existem trechos que estão planejados, mas que a sua implantação ainda não está garantida, portanto, seria importante que os mesmos fossem incluídos no PIL. Tratam-se dos trechos entre Salgueiro-PE e Petrolina-PE e entre Eliseu Martins-PI e a FNS. Sem a implantação futura desses trechos, a FNT ficará de certo modo isolada, sem conexão com o modal hidroviário (Hidrovia do São Francisco, em Petrolina) e com o principal tronco ferroviário nacional no sentido Norte-Sul (FNS), o que pode comprometer o papel da FNT como importante alternativa para o escoamento da produção agrícola dos cerrados brasileiros.

Já em relação à FIOL, que além de ter importante papel para viabilizar o aumento da produção de minerais na Bahia, também pode funcionar como uma alternativa a mais para o escoamento da produção de grãos, desde que seja implantada em todo o trecho planejado, entre Figueirópolis-TO e Ilhéus-BA, seria ainda mais coerente sua inclusão no programa de concessões do PIL, já que o modelo inicialmente adotado para sua implantação, sob responsabilidade da VALEC S/A, não tem se mostrado eficaz, tendo em vista a relativa lentidão na implantação e a dificuldade fiscal atual pela qual passa o Governo Federal, o que dificulta o direcionamento de recursos do orçamento federal para sua execução.

Outro fator que chama a atenção nas concessões ferroviárias previstas é a chamada Ferrovia Bioceânica. Trata-se de um projeto que demanda um grande volume de recursos e cujo traçado deve representar algumas dificuldades de implantação, tendo em vista atravessar áreas indígenas e de floresta. A questão financeira deve ser amenizada pela predisposição do governo chinês de financiar parte da obra, pois um dos objetivos da mesma é facilitar o escoamento da produção de commodities brasileiras, já que a China constitui o principal comprador, utilizando portos localizados no Oceano Pacífico, o que tende a diminuir os custos logísticos em relação àqueles existentes atualmente. Para o Nordeste, essa obra não parece trazer benefícios; ao

contrário, deve diminuir os efeitos positivos que os portos nordestinos terão com a ampliação do Canal do Panamá, que deve ser concluída nos próximos meses. Essa ampliação aumentará a capacidade do canal e, conseqüentemente, diminuirá os custos da ligação entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico através do canal. De acordo com Melo (2013), um papel relevante a ser desempenhado pelo Canal do Panamá, após sua ampliação, é exatamente viabilizar um comércio mais eficiente entre a porção “norte” (que inclui o Norte a parte setentrional do Nordeste) do Brasil com o Leste Asiático. Com isso, os portos nordestinos aumentariam seu potencial de captação de cargas originadas no interior do território brasileiro e que tivessem com destino a China e outros países do Leste Asiático. A partir do momento que se disponibiliza uma ligação ferroviária desse território diretamente com o Pacífico, evidentemente há uma diminuição desse potencial.

### 3.3. Portos

As concessões portuárias de terminais em portos públicos foram divididas em dois blocos, estando as licitações programadas para o bloco 1 (Quadro 4) previstas para ocorrerem no segundo semestre de 2015.

**Quadro 4 - Concessões previstas em portos na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL) – Bloco 1**

Tipo de Terminal	Porto (s)	Investimento Previsto (R\$ Bilhões) <sup>1</sup>
<b>Fase 1</b>		
Grãos	Santos-SP, Vila do Conde-PA, Outeiro-PA, Santarém-PA	1,8
Celulose	Santos-SP	0,3
<b>Fase 2</b>		
Granéis	Santos-SP, Vila do Conde-PA, Santarém-PA	1,1
Carga geral e Contêineres	Santos-SP, Belém-PA	0,4
Combustíveis e GLP	Miramar-PA, Vila do Conde-PA, Santarém-PA	1,1
<b>Total</b>		<b>4,7</b>

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Nota: (1) Valores nominais de Junho/2015.

Como se pode perceber, todos os investimentos previstos no Bloco 1 de concessões portuárias serão direcionados aos portos do Pará e de Santos-SP. Todas essas concessões que compõem o Bloco 1 constavam na primeira etapa do PIL mas, por conta de questionamentos por parte do TCU, não aconteceram conforme previsto anteriormente.

**Quadro 5 - Concessões previstas em portos na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL) – Bloco 2**

Tipo de Terminal	Porto (s)	Investimento Previsto (R\$ Bilhões) <sup>1</sup>
Contêineres e Carga Geral	Manaus-AM, Paranaguá-PR, Santana-AP, Suape-PE (2), São Sebastião-SP e São Francisco do Sul-RS	3,2
Granéis Minerais	Itaqui-MA, Paranaguá-PR, Aratu-BA e Suape-PE (2)	1,8
Grãos	Suape-PE, Santos, Rio de Janeiro-RJ e Paranaguá-PR (3)	1,8
Granéis Líquidos	Santos-SP	0,1
Celulose	Paranaguá-PR e Itaqui-MA	0,3
<b>Total</b>		<b>7,2</b>

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Nota: (1) Valores nominais de Junho/2015.

Do total de investimentos previstos no Quadro 5, aqueles direcionados aos portos do Nordeste (Suape-PE, Itaqui-MA e Aratu-BA) totalizam investimentos previstos de R\$ 3,0

bilhões em oito terminais, cinco deles em Suape-PE. Assim sendo, os portos do Nordeste contemplados nesse bloco de concessões absorverão 42% dos investimentos.

Além das concessões de novas áreas em terminais portuários já existentes, os quais são todos portos públicos, estão previstas também autorizações para implantação de novos terminais de uso privativo (TUP) em dezesseis estados de todas as regiões brasileiras. Alguns desses terminais configuram-se como “portos secos”, já que serão instalados em municípios que não estão no litoral. O Quadro 6 apresenta uma relação dos TUP atualmente em análise, bem como os investimentos previstos para a sua implantação.

**Quadro 6 - Terminais de Uso Privativo (TUP) cujas autorizações estão em análise na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL)**

UF	Município	Investimento Previsto (R\$ Milhões) <sup>1</sup>	Quantidade de TUP
AC	Cruzeiro do Sul	30,6	2
AM	Manaus	93,1	8
AP	Santana	1,2	1
PA	Ananindeua	621,2	7
	Belém		
	Itaituba		
	Santarém		
RO	Porto Velho	43,5	3
<b>Total Região Norte</b>		<b>789,6</b>	<b>21</b>
BA	Candeias	547,0	1
MA	São Luís	780,3	1
PE	Ipojuca	251,6	1
<b>Total Região Nordeste</b>		<b>1.578,9</b>	<b>3</b>
GO	São Simão	6,5	1
MS	Três Lagoas	30,0	1
<b>Total Região Centro-Oeste</b>		<b>36,5</b>	<b>2</b>
ES	Aracruz	1.821,7	4
	Itapemirim		
RJ	Armação de Búzios	7.362,4	17
	Itaguaí		
	Maricá		
	Niterói		
	Rio de Janeiro		
	São Gonçalo		
SP	São João da Barra	2.743,8	5
	Anhembí		
	Araçatuba		
	Conchas		
	Santa Maria		
Santos			
<b>Total Região Sudeste</b>		<b>11.927,9</b>	<b>26</b>
PR	Pontal do Paraná	103,0	1
SC	Itajaí	103,4	2
RS	Canoas	123,4	8
	Charqueadas		
	Estrela		
	Nova Santa Rita		
	Porto Alegre		
	Taquari		
<b>Total Região Sul</b>		<b>329,8</b>	<b>11</b>
<b>TOTAL</b>		<b>14.662,7</b>	<b>63</b>

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Nota: (1) Valores nominais de Junho/2015.



Do total de investimentos previstos em novos TUP (Quadro 6), o Nordeste receberá cerca de 13,2% (R\$ 1,6 bilhão), em áreas próximas a três de seus principais portos (Suape-PE, Itaqui-MA e Aratu-BA), seguindo a tendência dos investimentos em concessões previstos para esses portos. Pode parecer estranha a ausência do Porto de Pecém como destino de novos investimentos entre os relacionados nos quadros 5 e 6. A explicação para essa ausência é que o Porto de Pecém já se trata de um TUP e, além disso, existem investimentos acontecendo no momento visando à ampliação de sua capacidade operacional, bem como outros investimentos planejados, os quais deverão suportar as necessidades operacionais vinculadas às empresas em implantação em seu complexo industrial.

Além dos investimentos associados a novos arrendamentos (concessões) em portos públicos (quadros 4 e 5) e à implantação de novos terminais de uso privativo (quadro 6), a segunda etapa do PIL prevê também novos investimentos em arrendamentos já existentes, totalizando vinte e quatro pedidos em análise que significariam investimentos previstos de R\$ 10,8 bilhões.

Em linhas gerais, percebe-se que, no Nordeste, os investimentos previstos nos portos tendem a reforçar a capacidade operacional dos principais portos da Região, que se configuram como plataforma de movimentação de granéis (Itaqui-MA) ou que fazem parte dos chamados complexos industriais e portuários (Suape-PE e Aratu-BA). Adicionalmente, percebe-se também um direcionamento importante de investimentos para os portos do chamado Arco Norte (AP, AM, PA e MA), para que possam se constituir como alternativas viáveis para exportação dos grãos produzidos nas regiões Centro-Oeste e Nordeste, com utilização efetiva dos modais ferroviário (especialmente Ferrovia Norte-Sul) e hidroviário para o transporte entre as regiões produtoras e os portos, de modo a diminuir os custos logísticos.

### 3.4. Aeroportos

No que diz respeito às concessões em aeroportos (Quadro 7), o Nordeste tem destaque, já que 56,5% (R\$ 4,8 bilhões) dos valores previstos serão direcionados aos aeroportos de Fortaleza-CE e Salvador-BA.

**Quadro 7 - Concessões previstas em aeroportos na segunda etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL)**

Objeto da Concessão	Investimento Previsto (R\$ Bilhões) <sup>1</sup>	Objetivo
Aeroporto Pinto Martins em Fortaleza-CE	1,8	Ampliação do pátio e terminal de passageiros
Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães em Salvador-BA	3,0	Ampliação do terminal de passageiros e construção da 2ª pista
Aeroporto Hercílio Luz em Florianópolis-SC	1,1	Novo terminal de passageiros e pátio
Aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre-RS	2,5	Ampliação de pista, pátio e terminal de passageiros
Aeroportos regionais em SP (Araras, Bragança Paulista, Campinas/Amarais, Itanhaém, Jundiaí, Ubatuba) e GO (Caldas Novas)	0,1	Concessão à iniciativa privada de aeroportos delegados aos estados e municípios
<b>Total</b>	<b>8,5</b>	

Fonte: Elaboração do BNB/ETENE a partir de dados de BRASIL (2015).

Notas: (1) Valores nominais de Junho/2015.

No caso de Fortaleza, a concessão do aeroporto à iniciativa privada deve se constituir em algo fundamental para que a ampliação iniciada em 2013 e atualmente com obras paradas seja concluída, além de representar um ponto que pode favorecer a cidade no processo de

concorrência que a mesma participa, juntamente com Natal-RN e Recife-PE, para ser sede de um *Hub*<sup>2</sup> da companhia aérea TAM.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando-se o papel estruturador e integrador da infraestrutura, bem como a importância dos investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento socioeconômico do País, além do cenário recente de dificuldade fiscal e orçamentária do Governo Federal, o que pode comprometer a sustentabilidade dos investimentos necessários, o lançamento do novo programa de concessões, considerada a segunda etapa do Plano de Investimentos em Logística, veio em momento pertinente.

Cabe destacar, entretanto, que o modelo de concessões adotado nessa segunda etapa teve que sofrer modificação em relação ao anteriormente adotado, tendo em vista que pouco do que estava planejado quando do lançamento da primeira etapa, em 2012, foi efetivamente contratado.

No que diz respeito à inserção do Nordeste na segunda etapa do PIL, percebe-se que será relativamente pequena, exceto nos aeroportos, em que a Região absorverá 56,5% das concessões aeroportuárias. As concessões na Região representarão apenas 10,2% dos investimentos em rodovias, 17,3% das concessões portuárias (sem considerar os novos investimentos em arrendamentos já existentes) e uma porção insignificante das concessões ferroviárias, percentuais esses incompatíveis com a representatividade do Nordeste em termos populacionais e até mesmo econômicos.

Esse cenário de baixa inserção regional no programa de concessões, embora possa estar relacionado à menor dinamicidade da economia nordestina, o que torna os componentes da infraestrutura local menos atrativos à iniciativa privada, pode contribuir para um agravamento das desigualdades regionais, tendo em vista que a melhoria da infraestrutura logística do Nordeste dependerá mais fortemente de investimentos do setor público, que tendem a ser mais escassos no contexto econômico brasileiro atual.

Nesse sentido, torna-se imperativo que os governos dos estados do Nordeste, seus órgãos de planejamento e os órgãos de desenvolvimento regional discutam possíveis soluções e proponham formas de buscar o aumento dos investimentos em infraestrutura no Nordeste, para que a Região possa manter o crescimento acima da média nacional e, conseqüentemente, minimizar as desigualdades existentes.

#### REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **Programa de Investimento em Logística**. Disponível em <http://www.logisticabrasil.gov.br/> Acesso em 03 Jul. 2015.

ARAGÃO, J. et al. **Parcerias sociais para o desenvolvimento nacional e fatores críticos para o seu sucesso**. Natal: UFRN, 2004.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Nova etapa do Programa de Investimento em Logística**. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/programa-de-investimento-em-logistica-pil> acesso em 03 Jul. 2015.

---

<sup>2</sup> Um *hub* aeroportuário constitui um centro de distribuição de voos de uma ou mais companhias aéreas, a partir do qual passageiros ou cargas provenientes de diferentes origens trocam de aeronave para seguir para os mais diversos destinos. No caso específico do *hub* projetado pela TAM, constituirá o ponto de conexão da companhia no Nordeste para voos com destino às principais cidades da Europa e da América do Sul.

BRITO, B. M. B.; SILVEIRA, A. H. P. Parceria público-privada: compreendendo o modelo brasileiro. **Revista do Serviço Público**, v. 56, n. 1, p. 7-21, Jan./Mar. 2005.

MACKINSEY & COMPANY. **O Ambiente empresarial no Brasil: reflexão sobre as transformações nos últimos 25 anos e questões para a próxima década.** São Paulo: Mckinsey & Company, 2013.

MAGRO, J. M. V.; BARTOLOMÉ, R. I. **Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias em America y España.** Caracas: CAF, 2010.

MELO, S. T. **A ampliação do Canal do Panamá: motivações comerciais e reformas institucionais.** Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). Florianópolis-SC: UFSC, 2013.

MOODY'S INVESTORS SERVICE. **Brasil & Mexico: gaps in infrastructure investment uneven across sectors.** New York: Moody's, June 2014.

NATIONAL ROADS AUTHORITY - NRA. **Review of opportunities for Public Private Partnership in North Ireland.** Belfast: Working Group Report, 2003.