

Especial Infraestrutura

Atuação do BID é inquestionável, afirma Ricardo Carciofi **G2**



Carlos Cavalcanti, diretor da Fiesp: "A infraestrutura é um preço fundamental para o produto industrial. O impacto é imediato na competitividade"

O sonho de uma América do Sul integrada e unida nunca foi muito além do sonho. Separadas pela cordilheira andina e pela densa selva amazônica, as nações sul-americanas ainda permanecem de costas umas às outras, parte delas — como o Brasil — voltadas para o Atlântico, e as demais de frente para o Pacífico. Por conta dessa geografia difícil, a integração da infraestrutura do continente sempre foi vista como um objetivo complexo, mas tentador e necessário. Agora, com projetos já amadurecidos, os países pretendem interligar-se fisicamente por pontes, túneis, ferrovias, rodovias e linhas de transmissão. Um passo importante nessa direção foi dado nos dias 24 e 25, em São Paulo, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), durante o "1º Fórum Empresarial: Oportunidades e Desafios para a Integração da Infraestrutura na América do Sul." A expectativa é que os interesses econômicos envolvidos nessa empreitada facilitem a integração que até hoje não desencantou.

Durante o seminário, empresários e representantes de órgãos governamentais da América do Sul debateram alternativas para ampliar a competitividade dos países da região. Apresentaram ainda uma agenda de investimentos proposta pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), que prevê oportunidade de negócios para empresários da região na construção de 31 projetos estruturantes como pontes, túneis, anéis viários, linhas de transmissão, drenagens de rios, gasodutos, hidrovias, rodovias e ferrovias. A realização dessas obras deve demandar investimento de cerca de US\$ 22 bilhões.

Entusiastas dos projetos, os participantes consideram que o montante estimado para levá-los a cabo não será problema e que o maior desafio está mesmo no entendimento entre as partes. Preveem, também, muitos benefícios. "Essa integração representará para a indústria mais competitividade. A infraestrutura é um preço fundamental para o produto industrial e para a relação de serviços. O impacto é imediato no custo e na competitividade", afirma Carlos Cavalcanti, diretor titular do departamento de infraestrutura da Fiesp.

Quando o projeto de integração sair do papel, a estimativa é que em uma primeira etapa sejam construídos 9.739 km de ferrovias e 5.142 km de rodovias. As hidrovias terão um acréscimo de 3.490 km e serão 1.500 km a mais de gasodutos.

Os US\$ 22 bilhões previstos serão absorvidos em obras que incluem "oito eixos de integração", cujo término está previsto para 2020. O montante contempla ainda 379 km de dragagem de rios, 360 km de linhas de transmissão, 57 km de anéis viários, 14 km de

túneis e 2,4 km de pontes. Esse gigantesco canteiro de obras tem como objetivo aproximar os governos sul-americanos, bancos de fomento, construtoras, concessionárias e investidores.

A América do Sul, que reúne 400 milhões de cidadãos, cresceu 5,3% entre 2002 e 2010 — acima da média mundial, que foi de 3,9% —, e sua renda per capita é superior a US\$ 10 mil. Mas quando se trata de investimentos em infraestrutura, o quadro é bem diferente. Enquanto no período de 1980 a 1985 os investimentos nessa área representavam 4% do Produto Interno Bruto (PIB), em 2007 e 2008 esse valor caiu para

2,3%. "Precisamos investir de 5% a 6% do PIB da região para ter uma infraestrutura de qualidade", diz Maria Emma Mejiá, secretária geral da Unasul. Entre os 31 projetos, 11 estão no Brasil — dez são obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Entre outros benefícios da integração, a secretária geral da Unasul citou o fato de as exportações regionais reduzirem a dependência das trocas de países como a China. "A possível desaceleração chinesa cria uma situação delicada para a região, por conta da atual demanda por nossas matérias-primas. Uma maneira de nos blindarmos contra essa desacele-

ração é aumentarmos o comércio intrarregional", afirmou.

"Financiamento não é motivo de preocupação", diz Cavalcanti, da Fiesp. "Há mais de US\$ 750 bilhões em reservas na América do Sul. O desafio é sentar governo a governo com o setor privado para ver a funcionalidade disso e a convergência dos marcos legais para a construção da integração", assinala. Cavalcanti ressalta que apenas o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) empresta por ano R\$ 180 bilhões, correspondentes a US\$ 100 bilhões. "O que nós buscamos são consórcios público-privados para levar adiante esses

projetos", completa Cecílio Pérez Bordón, ministro de obras públicas do Paraguai e presidente temporário da Unasul.

"Queremos uma integração fortemente ancorada nos interesses nacionais. O que há de novo é que entramos em uma nova fase: a implementação de projetos", reforça Antonio Simões, embaixador e subsecretário-geral para a América do Sul, Central e do Caribe, do Ministério das Relações Exteriores do Brasil.

Ricardo Lerner, vice-presidente e diretor titular do departamento de segurança da Fiesp, enxerga nessa possibilidade a grande chance de redução de custos logísticos. "É preciso que a nossa infraestrutura seja capaz de diminuir os custos para todo o continente, tornando nossos produtos mais competitivos para enfrentarmos os asiáticos que praticam preços mais baixos", observa.

Para se ter uma ideia, as exportações brasileiras para a América do Sul passaram de US\$ 7,5 bilhões, em 2002, para US\$ 37 bilhões em 2010, sendo que naquele ano o continente chegou a representar cerca de 60% do superávit comercial brasileiro. "O Mercosul permitiu-nos, em duas décadas, dar densidade ao comércio intra-bloco, que passou de US\$ 4 bilhões para US\$ 52 bilhões entre 1991 e 2011. No entanto, ainda há um vácuo a ser preenchido na relação comercial entre o Brasil e vários países da região", diz Simões.

O ministro paraguaio Pérez Bordón enfatiza que as obras deverão ser tocadas pelos próprios países por meio de cooperação bilateral e serão distribuídas através de oito eixos mapeados em estudo do Cosiplan e da Unasul. "O importante é buscar projetos complementares. Falamos em uma integração com regras claras e cada país sabe do seu compromisso", diz.

"Cada país deve tocar seu projeto, ou realizá-lo em conjunto com outro país quando a obra passar por território vizinho", diz Maria Emma. A intenção é que a iniciativa privada entre nas parcerias por meio da construção da obra pública ou de concessão via Parceria Público-Privada. Um encontro entre os representantes dos países está marcado para julho, no Paraguai, quando o projeto será oficializado.

Continente interligado

Empresários de toda a América do Sul debatem na Fiesp uma agenda de investimentos para promover a integração da infraestrutura da região.

Por **Rosângela Capozoli**, para o Valor, de São Paulo

Rede de 10 mil km de fibra óptica faria conexão regional

Jacilio Saraiva
Para o Valor, de São Paulo

A iniciativa inclui uma estrutura de anéis de fibra óptica com mais de dez mil quilômetros de extensão, capaz de baratear os custos da internet banda larga na região e diminuir o fluxo de dados intercontinental. Hoje, um e-mail do Brasil para o Uruguai, por exemplo, ao invés de apenas cruzar uma fronteira, precisa seguir até os Estados Unidos e então seguir seu destino.

A banda larga é uma das prioridades do governo federal e requer investimentos públicos e privados", diz Aldemo Garcia Jr., assessor internacional do Ministério das Comunicações. "A ferramenta pode servir para o aumento da inclusão social e para o desenvolvimento da América do Sul."

Os investimentos no projeto

sul-americano de fibra óptica estão estimados em R\$ 100 milhões. A conta para a fabricação e instalação de cinco cabos submarinos, para dar suporte à região e fazer ligações com linhas já existentes, ultrapassa US\$ 800 milhões. A previsão é entregar 12 mil quilômetros de fibra óptica.

O Brasil tem quatro saídas para cabos submarinos, operados por empresas privadas, que conectam a América do Sul aos Estados Unidos. Estão em Fortaleza (CE), Salvador (BA), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP). Com exceção do Paraguai e da Bolívia, que não têm saída oceânica, os demais países sul-americanos também têm ligações com esses pontos. O cabo que sai de Fortaleza para a Flórida pode ter

novas conexões com a Colômbia, Guiana e Suriname.

Segundo Paulo Kapp, gerente de inovação e tecnologia da Telebrás, dependendo do Estado brasileiro, o custo do enlace internacional varia de 32% a 37% do total gasto com o acesso à internet. Na Colômbia, essa despesa sobe para 92% e, na Argentina, 75% do tráfego gerado estão fora do país. Na prática, um provedor de serviço de conexão à internet na América do Sul paga três vezes mais pela conectividade internacional do que um provedor localizado nos EUA.

"No Brasil, 77% do fluxo internacional de internet seguem para a América do Norte e 13% para a Europa", diz Kapp. "A novidade é que a movimentação dentro da Améri-

ca do Sul aumentou três pontos percentuais nos últimos 12 meses, com grande participação das redes de pesquisa. Mais uma razão para levarmos essa ideia adiante."

O projeto foi lançado em Brasília, no ano passado, durante uma reunião dos ministros de comunicações dos países da América do Sul. Foi formado um grupo de trabalho, com novas reuniões previstas para Assunção, no Paraguai, em julho; e em setembro, no Rio de Janeiro. Para dinamizar o diálogo entre os países durante a execução do projeto, foi criada ainda a Organização Internacional de Telecomunicações das Américas (Oita), com sede em Montevidéu, e associados regionais, como as estatais de telecomunicações da Bolívia

(Entel), Uruguai (Antel), Argentina (Arsat), Telebrás (Brasil) e CanTV (Venezuela). Cuba e Costa Rica também participam.

De acordo com Bolívar Moura Neto, diretor da Telebrás, a iniciativa privada brasileira poderá participar da implantação dos anéis ópticos. "O backbone nacional é 100% da Telebrás, mas temos acordos com Petrobras e empresas privadas, como no aluguel de passagem de fibra em estradas", diz. "Podemos fazer acordos, inclusive com concessionárias, para investir menos em infraestrutura e avançarmos mais com a rede física."

A apresentação na Fiesp atraiu representantes de companhias, como o Grupo CCR, Copel e a Empresa de Energia de Bogotá (EEB).

Especial | Infraestrutura

Crédito BNDES defende a criação de mecanismos que permitam a participação da iniciativa privada

Financiamento de projetos requer novo instrumento

Genilson Cezar

Para o Valor, de São Paulo

A adoção de novos mecanismos financeiros que permitam a participação do setor privado no desenvolvimento de projetos com iniciativa majoritariamente pública é fundamental para viabilizar e consolidar os programas de integração regional na América do Sul, defende Rômulo Ribeiro, economista e assessor especial da presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“É necessário avançar na direção de firmar instrumentos de financiamento que abram a possibilidade de co-financiamento, como é o caso do Banco do Sul, criado recentemente com a adesão de sete dos 12 países sul-americanos, que poderá atuar de forma complementar para viabilizar projetos de integração e oferecer garantias aos financiamentos”, explica Ribeiro.

Segundo o economista, o BNDES tem prestado consultoria técnica para a conformação e formatação do Banco do Sul, que aguarda apenas a ratificação pelo Congresso Nacional da adesão brasileira. O novo banco será sediado na Venezuela e pelo acordo dos sócios (Brasil, Venezuela, Bolívia, Equador, Paraguai e Uruguai) terá US\$ 7 bilhões para operações iniciais. O banco vai operar como uma espécie de BNDES continental e financiará, principalmente, projetos de governos e empresas em infraestrutura e de integração regional.

Do ponto de vista do Brasil, será um apoio complementar ao BNDES, que atualmente não pode emprestar para sócio estrangeiro de empresa brasileira que está investindo em outros países

da América do Sul. “Eventualmente, qualquer problema localizado em qualquer país do continente, que seja do seu interesse do desenvolvimento econômico e social, poderá ser atendido pela operação do Banco do Sul. O Brasil é um defensor da priorização de projetos que tenham sempre desenvolvimento em termos de integração. Mas a ideia é buscar um equilíbrio constante entre intervenção regional, através de um organismo multilateral, com o fortalecimento da região, como ente econômico, vivo, porém, sem retirar dos países as suas decisões estratégicas”, diz Ribeiro.

Não se trata, claro, de acordo com o assessor especial do BNDES, de criar ferramentas de financiamento novas, a partir do zero. “Normalmente, essa não é a melhor opção”, comenta. O objetivo é de complementaridade à atuação dos vários organismos que já operam na região.

O próprio BNDES é um dos maiores destaques. Entre 1998 e 2002, por exemplo, a média de volume desembolsado para exportações no setor de bens e serviços destinados a projetos de infraestrutura passou de menos de US\$ 66 milhões ao ano, para US\$ 202 milhões ao ano entre 2003 e 2006. Atingiu a cifra anual de US\$ 1,1 bilhão no período entre 2007 e 2011.

O metrô de Caracas e Los Teques, na Venezuela, o Estaleiro Astialba e a Siderúrgica Nacional, na Colômbia, o Transmilênio, transporte urbano, no Equador, a Usina Hidrelétrica de São Francisco, no Peru, e a ampliação dos gasodutos TGS e TGN, no Uruguai, são alguns projetos de infraestrutura financiados pelo BNDES na América do Sul.

Outro organismo que vem ten-

do seu trabalho resgatado, no momento em que se abre discussão para consolidação de uma instituição multilateral, regional, é a Corporação Andina de Fomento (CAF), que nasceu há 40 anos como braço financeiro para apoiar o processo de integração do grupo andino, dentro do portfólio de projetos definidos pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), da União das Nações Sul-Americanas (Unasul).

“Nossa tarefa tem sido a de apoiar o desenvolvimento econômico sustentável e do meio ambiente, combinando e aprofundando os processos de integração”, assinala Rolando Terrazas, diretor de projetos do Cone Sul da CAF/Banco de Desenvolvimento da América Latina.

Nos últimos anos, com recursos canalizados dos vários países membros, informa Terrazas, a CAF tem apoiado o trabalho da iniciativa privada nos setores de infraestrutura de transporte e energia, em especial. “Mas, adicionalmente, podemos financiar o setor privado produtivo por meio da outorga de créditos de longo prazo às empresas para a construção e compra de ativos, bem como por meio de linhas de crédito e capital de giro”, indica.

“Nosso objetivo agora é maximizar o financiamento na figura dos co-financiamentos, num esquema de cooperação com várias entidades de financiamento”, diz Rolando Terrazas.

Para Juan Pablo Rodrigues, assessor da presidência da CAF, a instituição vive um momento especial com a elaboração de um conjunto de produtos e programas visando aumentar a produtividade e estimular a competitividade no comércio nas regiões



Rômulo Ribeiro: “Banco do Sul poderá atuar de forma complementar para viabilizar projetos de integração”

de fronteiras de vários países sul-americanos, como Argentina e Bolívia, Brasil e Peru, Uruguai e Argentina. Já está em andamento, por exemplo, o programa de suporte financeiro, no valor de US\$ 1 milhão, para apoiar os governos da Colômbia e Venezuela na condução do projeto de ponte internacional Tienditas, no Tachira River (Venezuela), e o estudo de otimização da ligação Silvanía Villa (Colômbia)-Tienditas (Venezuela). “São projetos desenvolvidos com fundos reembolsáveis e programas de cooperação técnica”, diz Rodrigues.

A atuação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) como um parceiro adicional do setor privado nos projetos de integração da América do Sul é inquestionável, avalia Ricardo Carciofi, diretor do Instituto para a Integração da América Latina e

do Caribe (Intal), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Criado em 1950, o banco reforçou, a partir do ano 2000, seu foco na identificação de oportunidades e desafios de integração regional e hoje detém elevada capacidade para apoiar os programas de infraestrutura na região, destaca o executivo.

Há dois anos, os governadores do BID elevaram o capital social da instituição de US\$ 7 bilhões para US\$ 12 bilhões e decidiram que, até 2015, pelo menos 15% do financiamento total serão destinados a iniciativas de investimentos de integração regional e global, que deverão atingir US\$ 1,8 bilhão. “Nós entendemos que os projetos de infraestrutura não funcionam por si só, mas precisam estar envolvidos por investimentos que criem facilidades de comércio e por acordos

que promovam a cooperação entre os países”, afirma Carciofi.

Atualmente, informa ele, o BID trabalha com três linhas principais de financiamentos: empréstimos com garantia soberana ao setor público; uma janela exclusiva para o setor privado por meio do Departamento de Financiamento Estruturado e Corporativo, para financiar, sem garantia soberana, empresas privadas com faturamento superior a US\$ 100 milhões; investimentos de menor escala (até US\$ 100 milhões), para empresas privadas, pequenas e médias. Não é pura abstração ou teoria, reforça Carciofi. “Hoje, o BID opera com 28 projetos dentro da agenda de integração regional e tem 16 projetos operando com fundos não reembolsáveis, em ações complementares com outros organismos de financiamento”, destaca.



Cesar Wojciechowski, diretor de infraestrutura do terminal, que pertence ao governo do Estado: “Queremos ser mais explorados pelos novos projetos”

Porto do Rio Grande busca investidor

Jacilio Saraiva

Para o Valor, de São Paulo

O Porto do Rio Grande, no município gaúcho de mesmo nome, quer ser um dos atores dos eixos de integração da América do Sul. “Queremos ser mais explorados pelos novos projetos estruturantes”, diz Cesar Wojciechowski, diretor de infraestrutura do terminal, que pertence ao governo do Rio Grande do Sul. De 2007 a 2011, o porto, que fará 100 anos em 2015, recebeu R\$ 1 bilhão de investimentos.

O plano de Wojciechowski é que o Rio Grande participe dos eixos da Hidrovia Paraguai-Paraná e de Capricórnio. O primeiro é composto por Bolívia, Brasil, Argentina e Uruguai, com investimentos de US\$ 1,5 bilhão. O segundo desen-

volve-se em torno do Trópico de Capricórnio e passa por Bolívia, Brasil, Chile e Paraguai, com aportes de US\$ 3,4 bilhões.

Um dos projetos estruturantes do Eixo Capricórnio é o corredor ferroviário bioceânico Paranaguá-Antofagasta (Chile). Com 3,5 mil quilômetros de extensão, está avaliado em US\$ 2 bilhões. “A ligação de Paranaguá deveria ir até o Rio Grande. São mais mil quilômetros e podemos movimentar cargas gerais, contêineres, graneis e graneis líquidos da região.”

O Porto do Rio Grande é indicado para o transbordo de contêineres e de completamento de carga de graneis dos países da Bacia Hidrográfica do Prata. Tem dois estaleiros e um dique seco de 120 metros de largura por

350 metros de comprimento e 16 metros de profundidade. Dois novos estaleiros e um outro dique seco devem ser construídos até 2013.

Em 2010, bateu recorde no fluxo de mercadorias, com 30,4 milhões de toneladas movimentadas, um aumento de 9,9% em relação a 2010. No transporte por segmento de carga, o maior percentual foi o de granel sólido, com 19,6 milhões de toneladas. Entre as principais mercadorias exportadas estão a soja em grão, farelo de soja, trigo e arroz. Na exportação, os principais destinos são China, Espanha, Holanda, Japão e França.

“Vamos disponibilizar uma área para descarga de gás natural liquefeito (GNL) para o grupo gaúcho Bolognesi. A usina pode

gerar 25% da energia consumida no Rio Grande do Sul.” O porto também concluiu um projeto de modernização da parte mais antiga do terminal, com mais 1,1 mil metros de cais público.

No início do mês, finalizou a dragagem de manutenção dos 16 metros de profundidade do trecho interno do canal de acesso, com aportes de R\$ 43 milhões. Outra vantagem do porto é a disponibilidade de malhas modais diversificadas no Rio Grande do Sul. O local interliga-se a todas as regiões do Estado, pelas vias rododiferenciadas e pelo sistema navegável das Lagoas dos Patos e Mirim. Também tem ligações com o Uruguai e a Argentina, e conta com um aeroporto regional a dez quilômetros de distância.

OHL ultrapassa as fronteiras

De São Paulo

A OHL Brasil, uma das maiores companhias do setor de concessões de rodovias do Brasil em quilômetros administrados, com mais de 3,2 mil quilômetros em operação, quer participar dos eixos de integração da América do Sul como operadora de novas vias do bloco. “O maior interesse seria no território brasileiro, mas não descartamos projetos no Chile, Peru e Colômbia”, diz Paulo Ceppas Vianna, diretor de desenvolvimento e novos negócios da companhia.

Por meio de nove concessionárias, a OHL administra rodovias nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná. Detém 100% do capital das concessões estaduais Autovias, Centrovias, Intervias e Vianorte, além das federais Autopista Fernão Dias, Regis Bittencourt, Litoral Sul, Planalto Sul e Autopista Fluminense.

Segundo Paulo Ceppas Vianna, a empresa está interessada na operação de modais rodoviários, ferroviários e em hidrovias. Mas, antes de arregaçar as mangas, o executivo lembra que ainda é preciso definir mecanismos de financiamento, o desenho e o arcabouço legal das obras.

“Precisamos saber se serão feitas concessões ou parcerias público-privadas (PPP)”, afirma Vianna. “E de qual país será a legislação preponderante nos projetos de alcance regional”. Em entrevista ao Valor, a direção do grupo já havia anunciado que

avalia investimentos para a operação de terminais portuários de carga, a exemplo da concorrente EcoRodovias.

“Precisamos combinar modais competitivos com transporte de baixa emissão de gases de efeito estufa”, lembra Carlos Cavalcanti, diretor do departamento de infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). “A América do Sul quer atrair investimentos e riquezas, mas com elevação do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos países envolvidos”.

A OHL Brasil teve lucro líquido de R\$ 104,7 milhões no quarto trimestre de 2011, um aumento de 34,2% em relação ao mesmo período de 2010. O crescimento foi causado principalmente pela maior receita líquida, influenciada pelo aumento do movimento nas estradas, reajustes de tarifas de pedágio e receita de obras.

No dia 24 de abril, em uma operação de troca de ativos, o grupo OHL, de origem espanhola, fechou acordo com a Abertis Infraestructura, também da Espanha, envolvendo a venda da OHL Brasil. O contrato prevê ainda a venda da OHL Chile. 60% do controle da empresa brasileira pertence à OHL Concesiones, que desenvolve atividades na área de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias, incluindo financiamento, construção e operação de modais. Além da Espanha, a OHL Concesiones também administra sociedades concessionárias de rodovias no Chile, Peru, México e Argentina. (JS)

Bloco Andino Prioridades são estradas, portos e navegabilidade dos rios

Cenário de crescimento atrai interesse privado

Genilson Cezar
Para o Valor, de São Paulo

Bom momento financeiro, baixa inflação, redução do grau de riscos, criação de um marco legal para proteger e garantir fluxo de investimentos do setor privado, eis o cenário montado por vários países do bloco andino (Bolívia, Venezuela, Colômbia, Equador e Peru) para atrair investimentos de companhias privadas brasileiras. Cálculos da União das Nações Sul-Americanas (Unasul) estimam em US\$ 3,6 bilhões o valor de 16 projetos estruturantes e individuais, com dezenas de obras, nas áreas de transportes, energia e telecomunicações, escolhidos pelos governos da região. Mas um levantamento preliminar indica que, na verdade, os investimentos em obras estruturantes, ao longo dos próximos anos, podem ultrapassar US\$ 20 bilhões, informa Jean Philippe Pening Gaviria — diretor de infraestrutura do Departamento Nacional de Planejamento da Colômbia. “Só o projeto de construção do metrô de Bogotá, capital colombiana, é avaliado em US\$ 2,5 bilhões”, diz.

O Eixo Andino está localizado no entorno da Cordilheira dos Andes e a área de influência dos projetos compreende 2.556.393 quilômetros quadrados, equivalente a 54,41% do total dos cinco países. Gaviria avalia que os empresários têm plenos motivos para trabalhar em parcerias com os governos da região. A Colômbia é um exemplo, diz. O PIB per capita do país passou de US\$ 2.333 em 2003 para US\$ 6.153, em 2010, alta de 176%.

A taxa de inflação caiu de 7,7% em 2008, para 3,7% em 2011 e deve se manter nessa faixa em 2012. “A Lei das Associações Público Privadas, focada na aquisição de bens e serviços para o setor público, permitiu ao governo colombiano garantir um ambiente tranquilo para os investimentos privados.”

A maioria dos projetos estruturantes previstos para a região têm fortes apelos para a participação privada, diz Gaviria. São projetos como o do corredor rodoviário Caracas-Bogotá-Buenaventura (Quito), que intensificará o transporte de produtos, inclusive do Equador e Venezuela até o porto de Boaventura, no Pacífico, e interconexões fronteiriças da Colômbia com o Equador, Colômbia e Venezuela, além da construção da Autopista do Sol, ligando o norte do Peru ao sul do Equador.

Destaque também para o projeto estruturante que permitirá acesso nordeste ao rio Amazonas, envolvendo Brasil, Colômbia, Equador e Peru, e que prevê melhoria da navegabilidade dos rios Içá, Putumayo, Morona, Napo e melhorias nos portos de transferência de carga de Morona e Providência. Segundo Horacio Sevilla-Borja, embaixador do Equador, o projeto de navegabilidade dos rios do Amazonas é uma prioridade. “Está previsto para novembro, uma reunião de cúpula dos quatro governos interessados para definir um projeto para a melhoria da navegabilidade nos rios do Amazonas”, diz.

As empresas brasileiras estão animadas com os projetos de integração da infraestrutura regional



Bogotá, capital colombiana: PIB per capita subiu 176% entre 2003 e 2010

da Unasul, confia Tharcizio Calderaro, diretor da Construtora Camargo Corrêa para a América Latina. A construtora tem uma forte presença em vários países da região. No Peru, desenvolveu o corredor viário Interoceânico Sul (Rodovia do Pacífico), com 12 quilômetros, que liga a cidade de Assis, no Acre, aos portos de Ilo, Matarni e Marcona, no sul do Peru, e da construção da estrada Chiclayo-Chongoyape. Faz atualmente grandes obras na Venezuela, na Colômbia, e, na Argentina, é um

dos maiores investidores locais, através de sua controlada Loma Negra, que opera nove fábricas de cimento. “Pretendemos aumentar nossa presença e incentivar o crescimento interno dos países da América do Sul”, comenta Calderaro. “O foco agora é consolidar um mercado de 400 milhões de pessoas. Temos regiões dos Andes e da Amazônia com dificuldades para integrar. É preciso romper essas barreiras. E essa integração só se dá com grandes projetos de infraestrutura”, afirma.

Amazonas poderá ter acesso ao Pacífico

Rosângela Capozoli
Para o Valor, de São Paulo

O “Acesso Nordeste ao Rio Amazonas” é um dos três projetos estruturantes compreendidos no Eixo Amazonas. O projeto envolve Colômbia, Brasil, Equador e Peru e está estimado em US\$ 105,52 milhões. Seis obras individuais fazem parte do projeto: a melhoria da navegabilidade dos rios Içá e Putumayo, o porto de transferência de Carga Morona, a melhoria da navegabilidade dos rios Morona e Napo, e o Porto Providência. Segundo o projeto, “ligando as vias leste-oeste no Equador, Colômbia e Peru, que se articulam com os rios Putumayo, Morona e Napo, a obra irá conectá-las aos rios Içá e Amazonas e chegar à Manaus.”

Ao melhorar a navegabilidade desses quatro rios (Putumayo, Içá, Morona e Napo), e implantar hidrovias e terminais fluviais pertinentes, o projeto promove a junção à capital amazônica, sem perder de vista a possibilidade de conexão com mercados ultramar, que se abrem pelas portas do Amazonas. “O rio Içá servirá para que o oeste do Brasil tenha uma saída para o porto Tumaco, no Pacífico. O rio faz fronteira com Equador, Peru e Brasil. Vamos fazer um estudo de navegabilidade e acordo com os países fronteiriços com início em julho próximo e com resultados esperados já para o próximo ano”, diz Jean Philippe Pening Gaviria, diretor de Infraestrutura do Departamento Nacional de Planejamento da Colômbia.

O Eixo Escudo Guianês (4) deverá receber US\$ 1,05 bilhão e integrar o Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela. Um dos projetos é a Recuperação da Rodovia Caracas-Manaus que consumirá R\$ 480 milhões em melhorias ao longo dos

2.250 quilômetros que ligam as duas cidades. A rodovia une Roraima e Amazonas ao mar do Caribe. “O objetivo é o desenvolvimento sócio-econômico e comercial do Amazonas e de Roraima”, diz Lúcia Barillo, assessora internacional do Ministério dos Transportes.

Outro projeto do Eixo Escudo Guianês é a melhoria e pavimentação da Rodovia Boa Vista a Georgetown. Entre as cidades de Lethem e Linden são 438 quilômetros que serão pavimentados a um custo de R\$ 270 milhões numa iniciativa que integra Brasil e Guiana. Será a primeira rodovia pavimentada a atravessar toda a Guiana, reduzindo o acesso do Amazonas e de Roraima à costa do Caribe.

O terceiro projeto estruturante do eixo 4 são as rodovias de conexão entre Venezuela, Guiana e Suriname. Cerca de US\$ 300 milhões estão previstos na execução dessas conexões que formarão um corredor rodoviário de integração no eixo litorâneo, ligando Guayana, na Venezuela, Georgetown, na Guiana, e Paramaribo, no Suriname. A construção de uma ponte sobre o rio Coren Tyne deve reduzir o gargalo no transporte provocado pela utilização de uma balsa.

A área de influência do projeto Eixo Escudo Guianês compreende uma superfície de 4 milhões de km², equivalente a 40,80% da área dos países que integram o eixo.

O Eixo Peru, Brasil, Bolívia foi outro tema debatido, sobretudo a ligação rodoviária entre Porto Velho e o litoral peruano, que inclui uma ponte sobre o rio Madeira. Esse eixo, de número 8, prevê investimento de US\$ 119 milhões e é um dos menores eixos de Integração da Infraestrutura da América do Sul. Sua área estimada totaliza 1.146 mil km² e sua população em 2008 somava 10 milhões.

FIESP



7º encontro de

logística e transportes

BRASIL: UM PAÍS SEM LOGÍSTICA?

MARCO REGULATÓRIO • TRANSPORTES MARÍTIMO E FLUVIAL

• LOGÍSTICA • INVESTIMENTOS • AEROPORTOS

• FERROVIAS • DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

21 e 22 de maio, das 9h às 18h

Centro de Convenções Hotel Unique - Av. Brigº Luis Antônio, 4.700 - São Paulo - SP

INSCRIÇÕES GRATUITAS

www.fiesp.com.br/logistica

Patrocínio



Apoio de Mídia



Especial Infraestrutura

Navegabilidade Hidrovia Paraguai-Paraná poderá ter licença para operar no segundo semestre de 2013

Iniciativas tornam rios apropriados para a navegação

Genilson Cezar

Para o Valor, de São Paulo

A navegabilidade do sistema hidroviário Paraguai-Paraná, um dos principais projetos do Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná, cumpre etapas cada vez mais concretas. Do lado brasileiro, por exemplo, as intervenções previstas para a melhoria de navegabilidade do rio Paraná, segundo Francisco Luiz Baptista da Costa, diretor de Planejamento do Ministério dos Transportes, entra agora na fase de estudos de viabilidade técnica e ambiental. A previsão é de que esses estudos se concluam até junho de 2013 e a licença para operação seja concedida ao longo do segundo semestre do ano que vem.

O mapa das intervenções no rio Paraná, que serão executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), de acordo com Costa, prevê investimentos da ordem de US\$ 70 milhões, e incluem obras de dragagem e sinalização

que vão desde o trecho da Usina Hidrelétrica de São Simão até o trecho da Usina de Itaipu. “O objetivo é estabelecer um calado de 10 pés para que a hidrovia seja navegável durante todo o ano”, diz ele. A expectativa é que todas as obras estejam concluídas até 2014.

Um aspecto importante desse projeto, indica o técnico do Ministério dos Transportes, é o de tornar o sistema do rio Paraná compatível com a hidrovia do rio Tietê, fortalecendo o canal de escoamento para cargas transportadas através da hidrovia do rio Paraná até o porto de Santos.

O cronograma de investimentos para obras e projetos hidroviários do rio Tietê prevê um orçamento de R\$ 1,7 bilhão entre 2012 e 2015. Trata-se de uma obra inserida no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que contará também com recursos do governo paulista. Desse montante, R\$ 178,8 milhões estão previstos para este

ano e R\$ 312,9 milhões no próximo. Hoje a hidrovia Tietê-Paraná possui 2,4 mil km, dos quais 800 km estão em território paulista.

O investimento para a construção de eclusas e barragens no rio Tietê será de R\$ 722 milhões até 2015. Em relação aos projetos de navegabilidade do rio Paraná, a questão de transposição da barragem de Itaipu por meio de eclusas, aliás, permanece indefinida, assinala Costa. Pelo menos os estudos do fluxo de cargas no segundo semestre do ano passado, realizados pelo Banco Mundial, sob encomenda do governo federal, concluíram pela não viabilidade econômica dessa transposição através da construção de eclusas.

Do lado paraguaio, um dos projetos mais avançados, segundo Luis Maria Pereira, vice-ministro dos Transportes do Paraguai, é o da melhoria da navegabilidade do rio Paraguai no trecho entre Assunção e Formosa, na Argentina, correspondente a 554



Francisco Baptista da Costa: navegabilidade do rio Paraná está na fase de estudos de viabilidade técnica e ambiental

quilômetros. O objetivo é permitir condições de navegação até 11 pés de calado. Os estudos de viabilidade técnica estão em desenvolvimento, com apoio do Banco Mundial, e a previsão é de que nos próximos quatro anos sejam investidos cerca de US\$ 104 milhões em obras de dragagem e balizamento para a navegação noturna.

O eixo hidroviário Paraguai-Paraná envolve ainda diversos corredores transversais, rodoviá-

rios e ferroviários. Ao todo, são quase 20 projetos estruturantes e individuais, que preveem investimentos com a participação do setor privado da ordem de US\$ 1,5 bilhão. Um desses projetos é o da interconexão ferroviária Paraguai-Argentina-Uruguai, no valor total de US\$ 268 milhões.

O objetivo dos vários projetos uruguaios, destaca Pablo Genta, subsecretário do Ministério de Obras Públicas do Uruguai, é ampliar e melhorar a infraestrutura

disponível, utilizando todo o potencial de transportes e serviços conexos para consolidar o país como hub logístico.

“Temos uma situação privilegiada com as melhores conexões (Santiago do Chile, Buenos Aires, na Argentina, Assunção, no Paraguai, e Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo, no Brasil) para estabelecer uma plataforma logística na porta de entrada da região com maior atividade econômica e de riqueza do continente”, diz Genta.

Rota vai do Chile ao Rio de Janeiro

Rosângela Capozoli

Para o Valor, de São Paulo

O Eixo Interoceânico Central será contemplado com a maior fatia de investimentos entre os oito eixos de Integração da Infraestrutura da América do Sul. São US\$ 5,362 bilhões, ou um quarto de cerca de US\$ 22 bilhões envolvidos no projeto total. Não é para menos. O Eixo Interoceânico Central, ou Eixo 6, é formado por parte do território da Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru, compreendendo 3.461 mil quilômetros quadrados, o equivalente a 28,7% do total dos países integrantes. Em 2008, a região reunia 93 milhões de habitantes.

O Produto Interno Bruto (PIB) estimado para essa área de influência é de US\$ 485,842 bilhões (a preços de 2000), o que representa 45,7% do PIB total dos cinco países envolvidos. “Cabe ao Ministério dos Transportes abrir o caminho para a riqueza econômica e é isso que estamos fazendo. Sem infraestrutura não há desenvolvimento”, disse Lúcia Barillo, assessora internacional do gabinete do Ministério dos Transportes, durante o 12º Fórum Empresarial: Oportunidades e Desafios para a Integração da Infraestrutura na América do Sul”, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

A faixa formada pelo Eixo Interoceânico Central estende-se dos portos do Chile e da Bolívia no Pacífico, aos portos de Santos e do Rio de Janeiro, no Brasil, recolhendo a produção para exportação que desce do Centro-Oeste brasileiro e aquela coletada ao longo desse corredor. O cobre refinado e refundido é o mais importante dos produtos exportados pelos países que formam o Eixo 6, representando 7,65% do total exportado pela região em 2008. Em seguida vêm o minério de cobre e seus concentrados; os óleos crus de petróleo, grãos de soja e minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados.

As grandes obras de infraestrutura previstas ou já em andamento devem enfrentar barreiras naturais desafiadoras, como a Cordilheira dos Andes, os rios Paraguai e Paraná e a região desértica do Chaco. De acordo com o levantamento feito para o projeto de Integração da Infraestrutura da América do Sul, as redes viárias do Eixo Interoceânico são precárias, mas com grande po-



Lúcia Barillo: ponte internacional é um empreendimento binacional que contará com recursos do Brasil e do Uruguai

tencial de desenvolvimento para superar essas dificuldades.

O grande sonho de uma ligação ferroviária entre os dois oceanos continua impedida por uma descontinuidade entre as redes ferroviárias leste e oeste na Bolívia. O projeto estruturante do corredor ferroviário no trecho boliviano ligará a Bolívia diretamente aos portos do Brasil e do Peru, dando acesso, finalmente, aos dois oceanos.

O Eixo Mercosul-Chile compreende a ligação dos principais centros econômicos e os principais portos da região entre Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. As áreas incorporadas neste eixo 7 totalizam 3.216 mil quilômetros quadrados, o equivalente a um quarto do total desses cinco países. Estima-se que a área de influência desse eixo reúna uma população de 137 milhões de pessoas, o que representa um pouco mais da metade da soma da população total dos cinco países integrantes do eixo. Serão investidos US\$ 2,218 bilhões nos seis projetos estruturantes que fazem parte do Eixo-Mercosul-Chile. Por conta das hidrelétricas e dos gasodutos dessa região, já há uma integração energética nesse eixo.

Entre os projetos estruturan-

tes previstos está a construção da ponte internacional Jaguarão-Rio Branco, que pretende reduzir o trânsito na rota litorânea entre Uruguai e Brasil.

A nova ponte deve contribuir para a preservação de reservas ecológicas do litoral atlântico e diminuirá em mais de 60 quilômetros o percurso entre Montevideu e Porto Alegre.

O chamado Eixo 6 é formado por parte do território da Bolívia, Brasil, Chile, Peru e pelo Paraguai

“Isso dinamizará o setor agrícola do Uruguai e nos permitirá maior competitividade”, diz Pablo Genta, vice-ministro do Ministério dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai. A construção da ponte receberá recursos de ambos os países.

“Trata-se de um empreendimento binacional que contará com recursos do Brasil e do Uruguai”, completa Lúcia Barillo. O transporte multimodal no sistema Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos (Eixo Mercosul-Chile) tem como principal objetivo melhorar a infraestrutura dispo-

nível, consolidando um centro logístico. “Os investimentos previstos são da ordem de US\$ 100 milhões e a conclusão é esperada para 2014”, explica Pablo Genta.

Já o corredor ferroviário Montevideu-Cacequi exigirá injeção de recursos de US\$ 196 milhões. “Com isso, o Uruguai fortalecerá e expandirá o setor ferroviário”, explica o vice-ministro.

Segundo Pablo Genta, o trecho férreo Montevideu-Rivera transporta cerca de um milhão de toneladas por ano, e outras 15 milhões são transportadas em caminhões. “A ferrovia ligará o norte da Argentina ao Paraguai e ao sul do Brasil reduzindo os custos em logística em 20%”, afirma.

Dois importantes itens diferenciam o Eixo Mercosul-Chile dos outros sete eixos do projeto. Um deles é que a faixa Mercosul-Chile incorpora a região das grandes represas hidrelétricas nos rios Paraná e Uruguai.

Já existe, portanto, uma conexão energética entre Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina. Por outro lado, a região é cortada por grandes gasodutos entre Argentina e Chile, entre Argentina e Brasil, outro entre Argentina e Uruguai, e outro ainda entre Argentina e Bolívia.

Eixo Capricórnio liga dois oceanos

Jacilio Saraiva

Para o Valor, de São Paulo

Um corredor ferroviário que liga portos do Atlântico e do Pacífico e uma nova ponte binacional Brasil-Paraguai são os principais projetos do Eixo Capricórnio, que se desenvolve em torno do trópico de mesmo nome e inclui aportes na Argentina, Bolívia e Chile. São cinco projetos estruturantes, com 18 obras, e investimentos de US\$ 3,4 bilhões.

No Brasil, a área de influência do eixo compreende o Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Junto com os países vizinhos, compreende 50 milhões de habitantes ou 19% da população total dos territórios envolvidos.

Segundo Francisco Luiz Baptista da Costa, diretor de planejamento do Ministério dos Transportes do Brasil, a ideia da via ferroviária bioceânica Paranaguá-Antofagasta (Chile) já é antiga e gerou em 2007 um grupo de trabalho com representantes da Argentina, Chile, Brasil e Paraguai. Uma nova reunião dos representantes dos países está marcada para julho, em Santiago.

“A meta é permitir o escoamento de cargas agrícolas e industriais do interior sul-americano pelo Oceano Atlântico ou pelo Pacífico”, afirma Costa, um dos participantes do Fórum de Infraestrutura da América do Sul-8 Eixos de Integração, realizado na Fiesp. “O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) financiou um estudo de viabilidade do projeto, concluído no ano passado, com as necessidades de investimentos e o potencial de carga que pode ser atraído para a ferrovia”.

O projeto, que não inclui o transporte de passageiros, é composto por nove obras que incluem a reabilitação de estradas de ferro já existentes, a execução de novos trechos no percurso e a otimização de pontes e parques de cargas. Atualmente, 92,4% dos 74,8 mil quilômetros da rede ferroviária dos países do Eixo Capricórnio são operacionais, mas há sistemas deteriorados. No total, o corredor bioceânico tem uma extensão de 3,5 mil quilômetros, e conclusão prevista para 2020.

Para finalizar a obra, o governo do Paraguai investe na cons-

trução de uma ferrovia de 503 quilômetros, de Puerto Franco, em Ciudad del Este, a Pilar, capital do departamento de Ñem-bucú. “O objetivo é proporcionar uma melhor conexão entre Brasil, Paraguai e Argentina”, explica o vice-ministro de Transportes do Paraguai, Luis Pereira.

A Agência Internacional de Cooperação Coreana (Koica) elabora o estudo de viabilidade e o projeto de engenharia da obra, diz o arquiteto Luis Añazco, do Ministério de Obras Públicas do Paraguai. O investimento no trecho está avaliado em US\$ 1 bilhão.

Para Sérgio Ricardo Fonseca, da gerência de novos negócios da construtora Camargo Correa, os governos federais envolvidos nas obras precisam definir, com mais rapidez, os modelos de concessão para atrair investidores. “O Eixo Capricórnio é uma das regiões mais atraentes para o setor de infraestrutura, mas o desafio é determinar se os projetos serão concessões públicas ou PPPs (parcerias público-privadas)”.

A empresa brasileira já trabalha com o governo paraguaio em um poliduto para o transporte de óleo diesel, gasolina, etanol e óleo da capital federal ao porto de Paranaguá. A novidade prevê aportes de até US\$ 3 bilhões.

Segundo Rodney Carvalho, diretor de infraestrutura da Odebrecht para Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai, o trecho ferroviário paraguaio, dedicado apenas para cargas, tem perfil de projeto privado. “Falta aos governos explicar que marcos regulatórios serão usados para tirar as obras do papel”.

Outra construção importante do Eixo Capricórnio é a Ponte Porto Presidente Franco-Porto Meira, com 720 metros de extensão e 19 metros de largura. A segunda ligação internacional sobre o rio Paraná fica a sete quilômetros da Ponte da Amizade e tem como objetivo melhorar a conexão entre o Brasil e o Paraguai, com o des congestionamento do tráfego na ponte antiga.

A nova ponte estaiada, avaliada em US\$ 80 milhões, vai ganhar controles de fronteira. O projeto foi incluído no Programa de Aceleração do Crescimento e o edital de licitação deve ser divulgado ainda neste semestre. O prazo para conclusão da obra é 2014.