



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**

LEILLANE PEREIRA COSTA

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE E SUL NO CUSTO
BRASIL: UMA ANÁLISE DAS PUBLICAÇÕES DO JORNAL
ESTADÃO ENTRE 2013 E 2016**

**SÃO CRISTÓVÃO
SETEMBRO 2017**

LEILLANE PEREIRA COSTA

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE E SUL NO CUSTO BRASIL: UMA ANÁLISE
DAS PUBLICAÇÕES DO JORNAL ESTADÃO ENTRE 2013 E 2016**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Administração do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Sergipe, em cumprimento às normas de Trabalho de Conclusão de Curso regulamentadas pela Resolução nº 069/2012/CONEPE para obtenção da Graduação em Administração de Empresas.

**Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Conceição Melo
Silva Luft**

**SÃO CRISTÓVÃO-SE
2017**

FICHA CATALOGRÁFICA

COSTA, Leillane Pereira

Impactos da Ferrovia Norte e Sul no Custo Brasil: uma análise das publicações do Jornal Estadão no período entre 2013 e 2016/ São Cristóvão-2017.

Orientadora: Prof.^a Dr^a Maria Conceição Melo Silva Luft
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal de Sergipe, Curso de Administração, 2017.

1. Custo Brasil. 2. Competitividade. 3. Infraestrutura. 4. Modais de transporte. 5. Ferrovias.

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE E SUL NO CUSTO BRASIL: UMA ANÁLISE
DAS PUBLICAÇÕES DO JORNAL ESTADÃO ENTRE 2013 E 2016**

Monografia apresentada ao curso de Administração do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Sergipe, como requisito para obtenção do título de Bacharel em Administração.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Maria Conceição Melo Silva Luft
Orientadora

Prof.^a Dr.^a Maria Elena Leon Olave
Examinadora

Prof.^o Dr.^o Marcos Eduardo Zambanini
Examinador

Dedico esse trabalho ao único que tornou todas as coisas possíveis em minha vida. Tudo é sobre você, tudo para você, tudo por meio de você, Jesus.

AGRADECIMENTOS

Quando paramos para pensar em agradecimentos, logo pensamos em todas as influências que recebemos na jornada acadêmica, sejam elas boas ou ruins, e buscamos na memória tudo que gera em nós, gratidão. Então, de certa forma nós percebemos agradecidos por todo apoio e companheirismo, toda compreensão e carinho recebidos.

Soa até clichê ou repetitivo, iniciar agradecendo a Deus por todas as coisas, mas como começar de outra forma se Ele tornou todas as coisas possíveis? Então, primeiramente, agradeço a Deus por ter dado boas opções de escolha em toda minha vida, por ter me ensinado tantas coisas até aqui, por ter colocado pessoas maravilhosas em meu caminho, pela família em dobro que eu tenho. Obrigado Deus!

Aos meus pais Salvador e Elaine, por terem influenciado diariamente toda minha vida, me ensinaram o caminho a seguir e sempre acreditaram em minha capacidade. Me repreenderam em épocas que a preguiça falava mais alto, e sempre queriam saber: Porque não vai a aula hoje? Meu pai Salvador que sempre me abençoou, à minha mãe que me acompanhou tão diretamente, e até na UFS também entrou na mesma época que eu, e formou com honras de uma mulher guerreira. Antes de tudo, vocês formaram meu caráter e isso me trouxe até aqui.

Aos meus pais João e Rose (sim, eu sou privilegiada, e tenho dois pais, duas mães, e tios e avós em dobro), por mesmo a uma certa distância me acompanharem, aconselharem e sentirem minha falta, por nunca se negarem a me ajudar em meio a apertos e pedidos, sempre se mostraram presentes e sempre confiaram em minha capacidade de escolher entre todas as opções na minha vida.

Aos meus irmãos, Victor e Maria Julia, espero que de alguma forma eu consiga passar para vocês o sentimento de dever cumprido por ter iniciado e concluído a graduação, e influenciá-los a escolher este caminho do conhecimento e descobertas que nos abrem portas para a vida.

A todos os familiares que me influenciaram direta e indiretamente, alguns em especial: Minha avó Eulina que sempre me incentivou a buscar o “melhor casamento”: com meus estudos e consequentemente o meu emprego. Minha tia Sônia, que sempre foi um exemplo de mulher independente e resolvida. Meus tios Valter e Adriana, e primas Carol e Ayanna que sempre me acolheram como filha, a casa de vocês até hoje me lembra de como minha infância foi feliz, e em meio a tantas dificuldades vocês me mostraram a importância de coisas simples e verdadeiras. Aos meus tios Adelmo e Dvanete, que acompanharam desde o início a minha vida acadêmica e a de minha mãe, sempre ouvindo nossas queixas e ansiando com a gente pela esperada conclusão.

Ao meu melhor amigo, conselheiro, ouvinte, parceiro e namorado, Junior, que acompanhou essa jornada do meio para o fim, enfrentou comigo as aflições do TCC, das decisões do fim de curso, você contribuiu tanto nessa área da minha vida, assim como contribui em todas as outras.

Aos amigos da vida, Itaverton, Tati e Willyan, vocês estão comigo desde cedo, sempre com os mesmos dilemas a resolver, as mesmas fases a passar, porém gostos e personalidades diferentes.

Nos desenvolvemos juntos, influenciamos um ao outro, mas mantivemos valores que sempre foram essenciais a nossa vida e tudo que vivemos formou o que somos hoje.

Às companheiras de graduação, ao grupinho da conversa, dos estudos, foram cinco anos de aprendizado e fortalecimento de uma amizade, que esperamos manter para sempre, Daniela, Leidiane, Babilisa e Dayane, parecia que nunca chegaríamos a fase dos agradecimentos, mas até que enfim, chegou!

Aos professores que nos ensinaram com zelo, que contribuíram para nossa vida profissional de forma significativa, compartilhando suas experiências, seu conhecimento, opiniões e muitas vezes a própria vida, buscando sempre nos ajudar a escolher de forma certa. Em especial a minha orientadora, Maria Conceição, que aceitou minhas ideias, aceitou o desafio de pegar um tema fora da sua área de atuação, a senhora foi exemplar. À professora Maria Elena, que sempre está pronta a ajudar quem a procura, e acompanhou a mim e minhas amigas tão de perto. Ao professor Marcos Zambanini, cujo tema deste trabalho é fruto de suas ótimas aulas.

Enfim, Obrigada a todos vocês!

“Mais poder tem o sábio do que o forte, e o homem de conhecimento, mais do que o robusto.”

Provérbios 24.5

RESUMO

O Brasil é um país rico em recursos naturais, em extensão geográfica e em faixa litorânea, também em diversidade de produtos e consumidores, no entanto seus índices de desenvolvimento contradizem tal riqueza. Entre as causas dessa contradição está o Custo Brasil, que resulta em perda da competitividade no mercado nacional e representa uma grande barreira para o desenvolvimento do país. Além de lidar com a instabilidade econômica, as empresas brasileiras têm de lidar com a onerosa carga tributária, infraestrutura deficiente, rigidez da legislação trabalhista, logística não integrada, entre outros fatores que compõem o Custo Brasil. Neste sentido, este estudo verificou que o quadro de infraestrutura deficiente é um fator que estagna o desenvolvimento do país, e que o sistema precário de transportes de cargas tem causado sérios problemas as empresas. Por conseguinte, este estudo buscou analisar os impactos, tanto positivos quanto negativos, de uma importante obra de infraestrutura de transportes, a Ferrovia Norte e Sul, no combate ao Custo Brasil. Para tanto, sendo classificada como uma pesquisa qualitativa, a estratégia de pesquisa adotada foi a pesquisa documental, considerando as publicações do Jornal do Estado de São Paulo (Estadão), acerca da ferrovia, documentos válidos e confiáveis. Os dados foram coletados do portal eletrônico do referido jornal, na sessão de economia, durante o período entre 2013 e 2016, com o filtro: “ferrovia norte e sul”. Para analisar os dados, foi utilizada a técnica de análise de conteúdo, por meio da qual foi possível levantar os assuntos mais frequentes entre as publicações e descrevê-los. Quanto aos impactos encontrados, pode-se afirmar que se mostraram, de forma geral, positivos. Foram verificados, nas publicações do jornal, pontos que atendem as exigências da composição de um quadro de infraestrutura eficaz, necessário para manter a competitividade de um país, frente o mercado mundial. Apesar das publicações se mostrarem positivas, nota-se que são pequenos avanços, comparados ao montante investido e ao tempo empenhado na construção. Foi observado também que o lento processo de construção da obra também acarretou em impactos negativos, como margem para fraudes, ajustes orçamentários recorrentes de acordo com a inflação, entre outros.

Palavras-Chave: Custo Brasil. Competitividade. Infraestrutura. Modais de transporte. Ferrovias.

ABSTRACT

Brazil is a rich country in natural resources, in geographical extension and in the coastal strip in diversity of products and consumers; however its development indices contradict such wealth. Among the causes of this contradiction is Brazilian's Cost, which results in a loss of competitiveness in the international market and represents a great barrier to the development of the country. In addition to dealing with economic instability, Brazilian companies have to deal with the heavy tax burden, poor infrastructure, rigid labor legislation, non-integrated logistics, among other factors that make up the Brazilian's Cost. In this sense, this study verified that poor infrastructure is the factor that most influences the development of the country, and that the precarious system of cargo transportation has caused serious problems for companies. Therefore, this study sought to analyze the impacts, both positive and negative, of an important work of transport infrastructure, the North and South Railways, in the fight against Brazilian's Cost. For that, the research strategy adopted was documentary research, considering the publications of the *Jornal do Estado de São Paulo (Estadão)*, about the railroad, valid and reliable documents. The data were collected from the electronic portal of the aforementioned newspaper, during the economy session, during the period between 2013 and 2016, with the filter: "North and South Railroad". To analyze the data, the technique of content analysis was used, through which it was possible to raise the most frequent subjects among the publications and to describe them. As for the impacts found, it can be stated that they were generally positive. In the newspaper's publications, points have been verified that meet the requirements of the composition of an effective infrastructure framework necessary to maintain the competitiveness of a country vis-à-vis the world market. Although the publications are positive, it is noticed that they are small advances, compared to the amount invested and the time committed in the construction. It was also observed that the slow construction process of the work also had negative impacts, as a margin for fraud, recurrent budgetary adjustments according to inflation, among others.

KEY-WORDS: Brazilian's Cost. Competitiveness. Infrastructure. Modes of transport. Railways.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Principais entraves do transporte ferroviário.....	41
Figura 2: Publicação sobre denúncia de superfaturamento.....	68
Figura 3: Publicação sobre paralização de obras por irregularidades relacionadas a corrupção.	69
Figura 4: Publicação sobre envolvimento da VALEC com formação de cartéis.....	70
Figura 5: Publicação referente a gargalo em portos brasileiros.	71
Figura 6: Publicação referente a falta de infraestrutura.	72
Figura 7: Publicação acerca do alto custo do Brasil.....	73
Figura 8: Publicação referente a desenvolvimento do estado do Tocantins.	76
Figura 9: Publicação referente a impacto negativo da construção da FNS.....	77
Figura 10: Publicação referente a atração de investimento estrangeiro.	78
Figura 11: Publicações referente a política.	79
Figura 12: Publicação referente a novo pacote de concessões.....	81
Figura 13: Publicação referente a consulta pública sobre ferrovia.	82
Figura 14: Publicações referente a concessões.	83
Figura 15: Publicação sobre gestão ineficiente da FNS.....	84
Figura 16: Publicação referente indefinições no modelo de concessão da FNS.....	86
Figura 17: Publicação referente a investimento privado.....	87
Figura 18: Publicação acerca de investimento público em ferrovias.	87
Figura 19: Publicação referente a investimentos.	88
Figura 20: Publicação referente a vistoria da ANTT.	90
Figura 21: Publicação referente a FNS inexplorada.....	90
Figura 22: Publicação referente ao relatório do ITP.	91

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução da carga tributária no Brasil 2006 – 2015.	26
Gráfico 2: Carga Tributária – Brasil e Países da América Latina e Caribe (2014).	27
Gráfico 3: Custos médios mensais por trabalhador na indústria extrativa e de transformação (1996-2012).	28
Gráfico 4: Densidade da malha pavimentada por país.	31
Gráfico 5: Matriz de Produção de Energia Elétrica.	33
Gráfico 6: Avaliação da qualidade da infraestrutura portuária 2012-2013.	34
Gráfico 7: Evolução do índice de acidentes.	36
Gráfico 8: Densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000 km ² de área terrestre).	38

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Trecho entre Barcarena/PA e Açailândia/MA.	58
Mapa 2: Trecho entre Açailândia/MA e Palmas/TO.	59
Mapa 3: Trecho entre Palmas/TO – Uruaçu/GO – Anápolis/GO.	60
Mapa 4: Trecho entre Ouro Verde/GO e Estrela D’Oeste/SP.	61
Mapa 5: Trecho entre Estrela D’Oeste/SP e Panorama/SP.	61
Mapa 6: Trecho entre Panorama/SP e Chapecó/SC.	62
Mapa 7: Trecho entre Chapecó/SC e Rio Grande/RS.	63
Mapa 8: Ramais da Ferrovia Norte e Sul.	64

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Caracterização do Custo Brasil de acordo com diferentes autores.	24
Quadro 2: Síntese dos estudos usados para estruturar o Estado da Arte.	47
Quadro 3: Dimensões de análise e fonte de evidências.	53
Quadro 4: Montante investido/ Investimento previsto X Tempo gasto/Tempo previsto.	94
Quadro 5: Impactos da FNS no combate ao Custo Brasil.	95
Quadro 6: Ações de estímulo a conclusão da FNS.	97

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Matriz de Transporte de Cargas no Brasil em 2012.	31
Tabela 2: Extensão da malha ferroviária brasileira (2015).	40
Tabela 3: Tabela referente ao tipo de itens encontrados.	66
Tabela 4: Frequência de tratamento dos assuntos nas publicações.	67
Tabela 5: Denúncias de corrupção.	68
Tabela 6: Razões para construção da FNS.	71
Tabela 7: Impactos da construção da FNS.	75
Tabela 8: Conexões.	78
Tabela 9: Política.	79
Tabela 10: Gestão da FNS.	80

LISTA DE ABREVIATURAS

- ACB-** Associação de Exportadores Brasileiros
- ANAC-** Agência Nacional de Aviação Civil
- ANTAQ-** Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- ANTT-** Agência Nacional de Transportes Terrestres
- BNDES-** Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
- CADE-** Conselho Administrativo de Defesa Econômica
- CNI-** Confederação Nacional da Indústria
- CNT-** Confederação Nacional do Transporte
- CTB-** Carga Tributária do Brasil
- DECOMTEC-** Departamento de Competitividade e Tecnologia
- DIEESE-** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
- DNIT-** Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes
- EFC-** Estrada de Ferro Carajás
- EVTEA-** Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
- FDC-** Fundação Dom Cabral
- FICO-** Ferrovia de Integração Centro-Oeste
- FIESP-** Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
- FIOL-** Ferrovia de Integração Oeste-Leste
- FNS-** Ferrovia Norte e Sul
- IBGE-** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- ICMS-** Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
- IDE-** Investimento Direto Estrangeiro
- ILOS-** Instituto de Pesquisa e Supply Chain
- IPEA-** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPT-** Instituto de Pesquisas Tecnológicas
- OTM-** Operador de Transporte Multimodal
- PAC-** Programa de Aceleração do Desenvolvimento
- PBM-** Plano Brasil Maior
- PIB-** Produto Interno Bruto
- PNLT-** Plano Nacional do Desenvolvimento
- PROSEFER-** Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas
- RFFSA-** Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

ROE- Return on Equity

TCU- Tribunal de Contas da União

VALEC- Valec Engenharia, Construções e Ferrovias

VLI- Valor da Logística Integrada

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMÁTICA E PROBLEMA DA PESQUISA	17
1.2 OBJETIVOS	19
1.2.1 Objetivo Geral	19
1.2.2 Objetivos específicos	20
1.3 JUSTIFICATIVA	20
2. REFERENCIAL TEÓRICO	22
2.1 HISTÓRICO E DEFINIÇÕES DO CUSTO BRASIL	22
2.2 FATORES E ÁREAS DO CUSTO BRASIL	24
2.2.1 Sistema tributário	25
2.2.2 Encargos sociais e legislação trabalhista	27
2.2.3 Infraestrutura (transporte, telecomunicações, energia e portos)	29
2.2.4 Custo de disponibilidade de financiamento	35
2.2.5 Custo da desregulamentação excessiva	35
2.3 SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO	36
2.4 CUSTO BRASIL NO MODAL FERROVIÁRIO	40
2.5 ESTADO DA ARTE	42
3. METODOLOGIA	50
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	50
3.2 QUESTÕES DA PESQUISA	50
3.3 ESTRATÉGIA DE PESQUISA	51
3.4 DEFINIÇÕES CONSTITUTIVAS	52
Para uma melhor compreensão de algumas definições ao longo deste trabalho, faz-se necessário alguns conceitos, como os dispostos nessa sessão.	52
3.5 FONTE DE EVIDÊNCIAS E DIMENSÕES DE ANÁLISE	52
3.6 CONFIABILIDADE DOS DADOS	54
3.7 ANÁLISE DOS DADOS	54
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	56
4.1 DESCRIÇÃO DO HISTÓRICO DO PROJETO CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NORTE E SUL	56
4.1.1 Histórico da Ferrovia Norte e Sul	56
4.1.2 Andamento da construção da Ferrovia Norte e Sul	58

4.2	LEVANTAMENTO DOS ASSUNTOS, RELACIONADOS A FERROVIA NORTE E SUL, COM MAIOR FREQUENCIA DE ABORDAGEM NAS PUBLICAÇÕES DO JORNAL ESTADÃO	66
4.3	DESCRIÇÃO DOS ASSUNTOS LEVANTADOS	67
4.4	IMPACTOS GERADOS PELA FERROVIA NORTE E SUL NO COMBATE AO CUSTO BRASIL	92
4.5	AÇÕES DE ESTÍMULO A CONCLUSÃO DA FNS	96
5.	CONCLUSÃO	98
5.1	CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
5.2	LIMITAÇÕES DA PESQUISA	101
5.3	SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS	101
	REFERÊNCIAS	102

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho debate a preocupação com os efeitos do Custo Brasil no desenvolvimento econômico do país. O cenário que cerca as organizações brasileiras, segundo Silva e Barbieri (2015), coloca em evidência a instabilidade financeira e entraves que dificultam as operações mercadológicas do país. Os fatores que compõem o custo Brasil vêm sendo discutidos nos diferentes setores da economia, com o objetivo de solucionar a perda de competitividade vivida pelas empresas que atuam em âmbito nacional, além da tentativa de controlar os altos preços dos produtos vendidos internamente.

No mercado nacional, os esforços das empresas são recorrentes a fim de manter-se frente à instabilidade, os quais, em muitos casos, são insuficientes para combater a perda da sustentabilidade. Um ambiente externo em desequilíbrio representa baixa atratividade de investimentos, devido aos riscos, ocasionando em ciclos econômicos estagnados ou em lento progresso. O Custo Brasil engloba dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas, que oneram o investimento em diversos setores da economia do país. É responsável por estagnar obras de desenvolvimento de infraestrutura, além de comprometer a competitividade produtiva nacional (SILVA, BARBIERI, 2015).

Os primeiros conceitos acerca do Custo Brasil foram publicados oficialmente pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em 1995. E entre os elementos que compunham esse custo, estavam a carga tributária, a infraestrutura de transportes, a burocracia, e os encargos sociais (SILVA, BARBIERI, 2015). Segundo a Federação das indústrias do estado de São Paulo (FIESP, 2013, p.12), o “Custo Brasil independe de estratégias das empresas, pois decorre de deficiências em fatores sistêmicos, as quais somente podem ser extintas com políticas de Estado”. Ademais, comprova que as deficiências do ambiente de negócios não podem ser compensadas por melhorias nas estratégias empresariais.

Segundo a FIESP (2013), em 2012 o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil cresceu somente 0,9%, muito pouco em comparação com o PIB mundial (crescimento de 3,2%) e da América Latina (3,0%), e, principalmente, diante de economias em desenvolvimento, que cresceram 5,1%. Um dos determinantes do baixo crescimento econômico brasileiro tem sido a estagnação da indústria de transformação, chegando a máxima de 2,5% de retração do PIB do setor em 2012. Em 2015, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016), houve uma retração de -3,8% do PIB, em relação a 2014.

Ao observar a deficiência da infraestrutura do país, nota-se que dos modais de transporte utilizados, o modal ferroviário tem em seu histórico fatos que destacam uma carência de

planejamento e desenvolvimento organizado da malha. Desde estatizações a privatizações, muitos foram os esforços para atender a demanda por esse tipo de transporte, basicamente usado para transportar matéria-prima e insumos.

O Brasil possui um potencial territorial e geográfico para expandir a extensão ferroviária, porém, ainda assim, carece de infraestrutura nos trilhos que atualmente conta com 29.291 km de extensão, dividido em 16 malhas (CNI, 2015). Desde as concessões na década de 1990, o sistema tem se desenvolvido, e projetos estruturais como as construções de ferrovias integradoras como a Ferrovia Norte e Sul, Ferrovia de integração Oeste-Leste e Ferrovia de integração Centro-Oeste já estão em andamento.

Faz-se relevante ressaltar que a infraestrutura de um país e toda a sua abrangência é responsabilidade do governo, que no tocante ao Brasil carece de gerenciamento e implantação de políticas públicas efetivas. Segundo o IPEA (2010), além da falta de investimentos e fiscalização, a competitividade do Brasil em relação a outros países ainda se depara com outras barreiras como fraudes e esquemas de corrupção que mancham sua reputação frente ao mercado estrangeiro.

Tal fato tem gerado diversos comentários, mesas de debates, reportagens nos variados veículos de informação, tais como jornais impressos, portais eletrônicos, tais como o Jornal do Estado de São Paulo (ESTADÃO), fonte de dados do presente trabalho.

Desta forma o presente trabalho propõe-se a analisar impactos gerados a partir da construção da Ferrovia Norte e Sul, como obra de infraestrutura, no combate ao Custo Brasil. Esta ferrovia foi projetada com a missão de interligar o país nos seus extremos por meio de suas conexões com outras ferrovias existentes e novas, formando um importante meio de escoamento da produção, minimizando os custos de transporte.

O trabalho está composto de 5 capítulos. Além do presente, introdutório, destacam-se: o referencial teórico, sobre áreas do Custo Brasil, abrangência do modal ferroviário brasileiro e a atuação do Custo Brasil no modal ferroviário; a metodologia de pesquisa, com ênfase na pesquisa documental; análise dos resultados e conclusões finais.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMÁTICA E PROBLEMA DA PESQUISA

Para Vergara (2007, p. 13) o problema “é uma questão ainda não resolvida é algo para o qual se vai buscar respostas via pesquisa”. Uma questão não resolvida pode ter relação com alguma metodologia percebida, a alguma dúvida quanto a sustentação de uma afirmação geralmente aceita, a alguma necessidade de pôr a prova uma suposição, a interesses práticos, a

vontade de compreender e explicar uma situação do cotidiano ou outras situações (VERGARA, 2007).

Segundo o IBGE (2016), o Brasil tem 8.515.767,049 km² de extensão, uma vasta extensão. No continente sul – americano, dos 12 países componentes, apenas Chile e Equador não fazem fronteira com o país, fator que representa um grande potencial para parcerias comerciais. A costa marítima brasileira tem 7.367 km, banhada pelas águas do oceano Atlântico. Além da grande variedade de recursos hídricos e energéticos que são encontrados no país e a variedade de produtos fabricados.

Porém, mesmo com todas essas vantagens percebidas, o Brasil não ocupa uma posição de destaque no ranking dos países indicado pelo índice global de competitividade. Segundo o relatório do Banco mundial (2015), para os anos de 2015 e 2016, o Brasil ocupa a 75^a posição, de 144 países analisados, ficando atrás de países também sul-americanos como Colômbia, Peru e Uruguai.

Além disso, quando comparados a países como Estados Unidos e Canadá, que no ano de 2015 apresentaram respectivamente um crescimento de 2,4% e 1,1%, enquanto o Brasil apresentou uma regressão de -3,8 (BANCO MUNDIAL, 2015).

A infraestrutura adequada é um dos elementos que possibilita o desenvolvimento dos países. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA,2010), é um dos aspectos mais importantes nas políticas de desenvolvimento econômico e social. Para o IPEA (2010, p. 16):

Uma adequada disponibilidade de infraestrutura e de seus serviços correlatos é condição indispensável para que o país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva. Os investimentos em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia, melhorando as condições de transportes, de comunicação e de fornecimento de energia. Além disso, tais inversões promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo a outros investimentos.

O IPEA (2010) ainda elenca os fatores que representam vantagens oriundas da infraestrutura eficiente, no tocante a infraestrutura de transportes,

A provisão de um nível adequado de infraestrutura econômica consegue gerar elevações na produtividade total dos fatores. Por exemplo, no que se refere à infraestrutura de transportes, estradas bem pavimentadas reduzem os custos de manutenção de caminhões e elevam a durabilidade destes veículos, além de reduzirem o tempo de transporte de insumos e produtos e o valor dos fretes. Ademais, a existência de modais alternativos para o escoamento – ferrovias, cabotagem etc. – pode baratear os custos logísticos da empresa e ampliar sua eficiência, possibilitando uma elevação na competitividade de seus produtos (IPEA, 2010, p. 17).

Ao desmembrar a área de infraestrutura, nota-se que um tema recorrente nos debates é o desenvolvimento logístico, no qual pode-se citar elementos como gestão de armazéns, gestão da cadeia de suprimentos, gestão de transportes, entre outros. A gestão eficiente da logística, tem propiciado aos países uma alta margem de vantagem competitiva, principalmente com a utilização integrada dos modais de transporte, além da utilização do transporte multimodal, que vem revolucionando no quesito de escoamento da produção.

Países com alto índice de desenvolvimento, tem o maior número de cargas transportado pelas ferrovias e dutos, no Brasil de acordo com o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES, 2016), com dados publicados pelo Instituto de Pesquisa e Supply Chain (ILOS), a participação do modal rodoviário foi de respectivamente 67% do volume de cargas no país em 2014. Enquanto os modais ferroviário (18%), aquaviário (11 %), dutoviário (3%) e aéreo (0,04%) reduziram sua participação (BNDES, 2016).

No modal ferroviário por exemplo, segundo a CNT (2015), apesar de existirem projetos estruturais em andamento, verifica-se a falta de planejamento, alguns em lento processo de desenvolvimento, sendo que este modal quando em boas condições, representa pontos positivos para a competitividade produtiva.

O antagonismo entre o Brasil e países desenvolvidos, no quesito utilização do modal ferroviário, gera um questionamento acerca dos impactos gerados pela conclusão de importantes obras de infraestrutura na competitividade brasileira. Assim, considerando o quadro de infraestrutura deficiente como uma das causas do Custo Brasil, essa pesquisa tem como problema: Como a construção da Ferrovia Norte e Sul impacta o combate ao Custo Brasil no período de 2013 a 2016?

1.2 OBJETIVOS

Segundo Richardson (2008) os objetivos dividem-se em geral e específico, sendo o objetivo geral destinado a responder o problema proposto e os objetivos específicos à determinação de etapas a serem seguidas para alcançar a finalidade do estudo.

1.2.1 Objetivo Geral

Verificar os impactos gerados pela construção da Ferrovia Norte e Sul no combate ao Custo Brasil no período de 2013 a 2016.

1.2.2 Objetivos específicos

- Descrever o histórico do projeto de construção da Ferrovia Norte e Sul;
- Levantar os assuntos sobre a Ferrovia Norte e Sul, com maior frequência de abordagem nas publicações do portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo (Jornal Estadão), entre os anos de 2013 a 2016.
- Descrever os assuntos publicados no portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo (Jornal Estadão), sobre a Ferrovia Norte e Sul entre os anos de 2013 a 2016.
- Verificar os impactos da Ferrovia Norte e Sul no combate ao Custo Brasil;
- Verificar que ações estão sendo estimuladas com vistas à conclusão da Ferrovia Norte e Sul.

1.3 JUSTIFICATIVA

Na justificativa se expõe a motivação da pesquisa, levando em consideração a importância, o que é relevante, a viabilidade e a oportunidade. De acordo com Richardson (2008, p. 55) é onde “explicitam-se os motivos de ordem teórica e prática que justificam a pesquisa”.

A questão dos elevados custos de transações no Brasil é um debate de caráter abrangente e complexo. Tal fato se justifica pelas dificuldades financeiras enfrentadas pelas empresas no cenário de instabilidade econômica, que coloca o Brasil em uma posição crítica em relação aos países concorrentes, dados que se podem observar através da oscilação do PIB em 2015, e conseqüentemente o seu regresso (FIESP, 2013).

O Custo Brasil encarece os produtos oferecidos pela indústria, segundo o Departamento de Competitividade e tecnologia (DECOMTEC) da FIESP (2013), 34,2% em relação aos países parceiros como Canadá, Alemanha, além de encarecer 38,0% em relação aos países emergentes como Argentina, China e México. A partir do princípio de que custos dos produtos oferecidos ao consumidor final abrangem os custos de produção, custos de comercialização e de transporte, observa-se que com o percentual de preços elevados o mercado brasileiro perde competitividade, a FIESP (2013, p. 3) afirma ainda que “diferencial de preços deve ser o cerne de qualquer diagnóstico das causas do baixo nível de investimentos”.

A partir de pesquisas e debates tratando o Custo Brasil como empasse no desenvolvimento da economia, enfatizando análises sobre a infraestrutura do país, surgiu o

interesse de identificar as causas e impactos do Custo Brasil, buscando somar esforços para o combate a gradativa perda de competitividade econômica e baixa nos índices de desenvolvimento do país.

O principal objetivo do presente trabalho, constitui em verificar os impactos gerados, pela construção da Ferrovia Norte Sul, que segundo a CNT (2015) consiste em um projeto estrutural que terá 4.787 km de extensão e irá interligar Barcarena, no Pará, a Rio Grande, no Rio Grande do Sul, passando por Maranhão, Tocantins, Goiás, São Paulo e Santa Catarina. Essa ferrovia será capaz de realizar o escoamento da produção do norte ao sul do país, reduzindo os custos de transporte, e proporcionando maior eficiência logística, fator crucial para obtenção de vantagens competitivas.

Este trabalho traz uma visão sobre a competitividade e desenvolvimento do Brasil, buscando ser uma voz junto aos estudos iniciados pela CNI em 1995 acerca do Custo Brasil, sendo direcionado no geral aos níveis de infraestrutura de transportes do país, especificamente no modal ferroviário, pois mesmo sendo o modal mais seguro, eficiente e com menores custos, ainda não é mais utilizado que o rodoviário, segundo o IPEA (2010). Além disso, fornece bases para maior discussão sobre o tema, na perspectiva da administração econômica e política. Na prática, os órgãos envolvidos (governo, empresas e órgãos de controle) poderão ter uma visão sistemática da atuação do Custo Brasil. Os resultados podem conduzir outras pesquisas na perspectiva acadêmica direcionadas ao desenvolvimento da logística nacional e do modal ferroviário de transportes.

Para tanto, os dados da pesquisa serão coletados das publicações do portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo (Estadão), acerca da ferrovia, entre o período de 2013 e 2016, considerando-os como documentos válidos e confiáveis, para uma análise de conteúdo. Além de dados fornecidos pela empresa administradora da ferrovia, VALEC engenharia, construções e ferrovias S.A, também em seu portal eletrônico.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo Marion, Dias e Traldi (2002, p. 38), “o referencial teórico deve conter um apanhado do que existe de mais atual na abordagem do tema escolhido”. Nessa direção, tendo como objetivo apresentar estudos sobre o tema abordado no presente trabalho, especificamente sobre o problema identificado, desenvolveu-se esta revisão a partir da literatura existente.

Os fundamentos apresentados nesse referencial encontram-se dentro da área de logística, correlacionada com a gestão pública. Este capítulo foi estruturado em quatro tópicos principais: Histórico e definições; áreas e diversificação do custo Brasil; o sistema ferroviário brasileiro e por fim o custo Brasil no sistema ferroviário.

2.1 HISTÓRICO E DEFINIÇÕES DO CUSTO BRASIL

Na década de 1990, uma sequência de acontecimentos na gestão pública desencadeou intensos debates acerca de deficiências estruturais, burocráticas e econômicas que estagnam a competitividade produtiva do Brasil. Na avaliação do setor privado realizada pelo Banco Mundial em 1991 e 1992, a inflação foi identificada como o principal obstáculo ao crescimento das empresas (BANCO MUNDIAL, 1996).

Existem relatos de que a expressão “Custo Brasil” foi criada pelo Serviço de Planejamento da Petrobrás na elaboração do Contrato de Gestão de 1994 para definir os custos das atividades de produção no país (OLIVEIRA, 2000). Entretanto, a origem do termo se deu de fato, quando em uma cartilha de 1995 a Confederação Nacional das Indústrias divulgou uma interpretação sobre o que é e como deve ser entendido o custo Brasil (OLIVEIRA, 2000).

Em 1998 a CNI fez uma atualização acerca do andamento de medidas implantadas, após a repercussão da primeira cartilha de custo Brasil de 1995. Segundo esse estudo, mudanças foram implantadas no sistema tributário, como a edição da Lei Complementar nº 87/96, conhecido como Lei Kandir, reformulando o ICMS - Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços. Mas o documento assegurava que ainda existia um longo caminho a percorrer.

Com o decorrer da década, foi possível notar a incessante busca pela estabilidade econômica no país, que já havia enfrentado várias crises marcadas por hiperinflações e sucessivos fracassos de planos de estabilização, alcançando enfim relativo êxito com a implantação do Plano Real. Porém, para manter a estabilidade financeira obtida através do plano era necessário que o mesmo fosse acompanhado de uma série de mudanças estruturais,

capazes de superar a crise fiscal vivida pelo Estado brasileiro e dar às suas políticas públicas condições de eficácia. Com este plano, a inflação caiu significativamente, contudo, outros aspectos do Custo Brasil não melhoraram. Além de terem continuado os problemas de excessiva regulamentação, as taxas reais de câmbio e de juros aumentaram ou continuaram persistentemente altas (OLIVEIRA, 2000).

Em estudos mais recentes, a FIESP (2013) classificou o custo Brasil como principal causa da oscilação da economia, e principalmente a perda de competitividade na indústria de transformação.

É perceptível que muitos desses fatos são de responsabilidade do próprio governo, que é falho em implantar políticas públicas que gerem mudanças reais. Além da falta de investimentos e fiscalização, a competitividade do Brasil em relação a outros países ainda se depara com outras barreiras como fraudes e esquemas de corrupção. Segundo o Jornal Estadão (2015), o procurador da República Deltan Dallagnol, chefe da força-tarefa do Ministério Público Federal na Operação Lava Jato, afirmou que os recursos desviados em esquemas de corrupção no Brasil retiram dos cofres públicos algo em torno de R\$200 milhões por ano.

A instabilidade econômica no país tem sido influenciada também pelas ações corruptas dos governantes, ações estas que mancham a reputação do Brasil, ocasionando perdas em aspecto mundial como retirada de investimentos estrangeiros, queda no valor de ações de empresas nacionais, desencadeando uma série de reações internas.

Através dessa análise histórica, pode-se perceber que o custo Brasil engloba tanto aspectos políticos quanto econômicos do cenário nacional. Nota-se que ineficiência da gestão pública influencia diretamente a competitividade do país, que convive com oscilações nos indicadores econômicos, com falta de infraestrutura para desenvolvimento de atividades, oneração de preços ao consumidor final. Razões como estas justificam a perda da participação de mercado internacional e a baixa classificação nos índices de desenvolvimento.

De acordo com a definição da CNI, o custo Brasil é o conjunto de custos adicionais nas transações econômicas no Brasil decorrentes de deficiências em fatores como carga tributária elevada, pesada regulamentação imposta pela legislação trabalhista, infraestrutura de transportes insuficiente, altos custos no sistema de portos, setor de telecomunicações ineficiente e sistema energético defasado (CNI, 1998).

O Banco Mundial (1996) analisa que desde os primeiros debates referentes ao custo Brasil, já existia a afirmação de que a incerteza macroeconômica, a regulamentação governamental, a infraestrutura ineficiente e um sistema tributário distorcido, todos como

componentes do custo Brasil, impõem um ônus pesado sobre as empresas formais no Brasil, que as empresas concorrentes de outros países não enfrentam.

Para uma melhor apresentação das características do custo Brasil, Barbieri *et al*, (2015) relacionam os conceitos de diferentes autores, no quadro 1 é possível observar essas características.

Quadro 1: Caracterização do Custo Brasil de acordo com diferentes autores.

Autor	Caracterização
CNI (1995)	Carga tributária, encargos sociais e legislação trabalhista, defasagem na educação e na saúde, ineficiência da infraestrutura em geral: transportes, telecomunicações, sistema energético; excesso de regulamentação econômica.
Banco Mundial (1996)	Custos de mão de obra, custos gerados pela ineficiência da infraestrutura de transportes (com ênfase no sistema portuário), tributação e regulação.
Haddad e Hewings (1998)	Encargos sociais, infraestrutura de transportes, sistema tributário e forte regulação econômica.
Marques (2010)	Excesso de burocracia, altas taxas, falta de financiamento e falta de apoio logístico.
IPEA (2012)	Infraestrutura deficiente, excesso de burocracia e impostos elevados.
DECOMTEC (2013)	Tributação (carga e burocracia), custo de capital de giro, custos de energia e matérias-primas, custo de infraestrutura logística, custos extras de serviços a funcionários e custos de serviços <i>non tradables</i> (estes incluem alugueis, arrendamentos e serviços prestados por terceiros).

Fonte: Silva e Barbieri (2015).

Ao analisar esses conceitos para Custo Brasil, a infraestrutura mostra-se como um fator comum, apresentada nas formas de: infraestrutura deficiente, ineficiência na infraestrutura, falta de apoio logístico, custos de infraestrutura logística, dessa forma fica explícito que esse é um dos fatores mais expressivos. De forma geral entende-se que custo Brasil é o preço pago para investir e empreender no país, constituindo um dos principais obstáculos ao seu desenvolvimento.

2.2 FATORES E ÁREAS DO CUSTO BRASIL

Levando em consideração os conceitos encontrados para Custo Brasil, é possível notar componentes em comum nesse tema bastante amplo. Portanto, tomando como base os fatores da CNI (1998) para Custo Brasil:

Entre os fatores prejudiciais à competitividade das empresas nacionais estão:

- I - Carga tributária elevada;
- II – Pesada regulamentação imposta pela legislação trabalhista;
- III - Infraestrutura de transportes insuficiente;
- IV - Altos custos no sistema de portos;
- V- Inutilização das telecomunicações;
- VI - Sistema energético defasado (CNI, 1998).

Seguindo esta definição, os fatores que compõem o custo Brasil serão estudados em cinco áreas principais:

- Sistema Tributário
- Encargos Sociais
- Infraestrutura (transporte, telecomunicações, energia e portos)
- Custo de disponibilidade de financiamento
- Custo da regulamentação excessiva

A seguir essas áreas serão abordadas com maior profundidade, buscando fundamentar o debate.

2.2.1 Sistema tributário

O objetivo central da carga tributária de um país é garantir investimentos em infraestrutura, educação, saúde, entre outros. Segundo a Constituição brasileira de 1988, artigo nº 145, existem tributos em três formas:

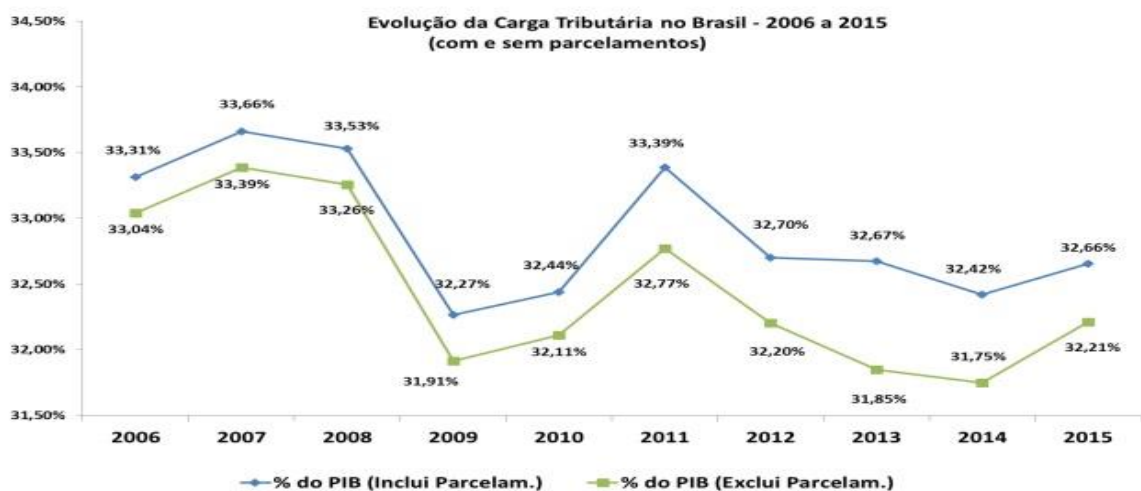
A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos: I - Impostos; II - Taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição; III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

Os impostos e tributos arrecadados em uma população são recursos essenciais para o bom funcionamento de uma economia, em todos os aspectos, a carga tributária é obtida a partir da razão entre o total de receitas arrecadadas nas três bases de governo (federal, estadual e municipal) e o valor do Produto Interno Bruto (PIB) anual, representada em porcentagem. A partir desse cálculo é possível identificar quanto da riqueza gerada no país é destinada diretamente aos cofres públicos (AMARAL *et al.*, 2013).

O sistema tributário brasileiro é caracterizado por um número elevado de tributos, numerosas alíquotas e uma diversidade de isenções e deduções, reduções de bases de cálculo, que se refletem em uma extensa e complexa legislação tributária. A complexidade em âmbito tributário acaba requerendo a montagem de grandes estruturas voltadas ao cumprimento das obrigações tributárias e até mesmo propiciando a engenharia tributária. Em algumas empresas existem setores especializados em engenharia tributária, o que elevam os custos internos, em síntese, além de a carga tributária ser em sua essência, uma carga elevada, o custo administrativo do cumprimento das obrigações tributárias é também bastante elevado (CNI, 1998).

Segundo o IBGE (2015), o PIB no ano de 2015 apresentou redução real de 3,8% em relação ao ano anterior, alcançando R\$ 5,90 trilhões (valores correntes). Desde 1996 essa foi a maior redução registrada. Em 2014, o PIB havia ficado praticamente estável (+0,1%). Essa redução foi resultado do recuo de 3,3% do valor adicionado a preços básicos e da contração de 7,3% nos impostos sobre produtos líquidos de subsídios (CTB, 2015). Considerando os valores do PIB para definir a carga tributária bruta, o gráfico 1 mostra a evolução dos tributos no Brasil ao longo de nove anos.

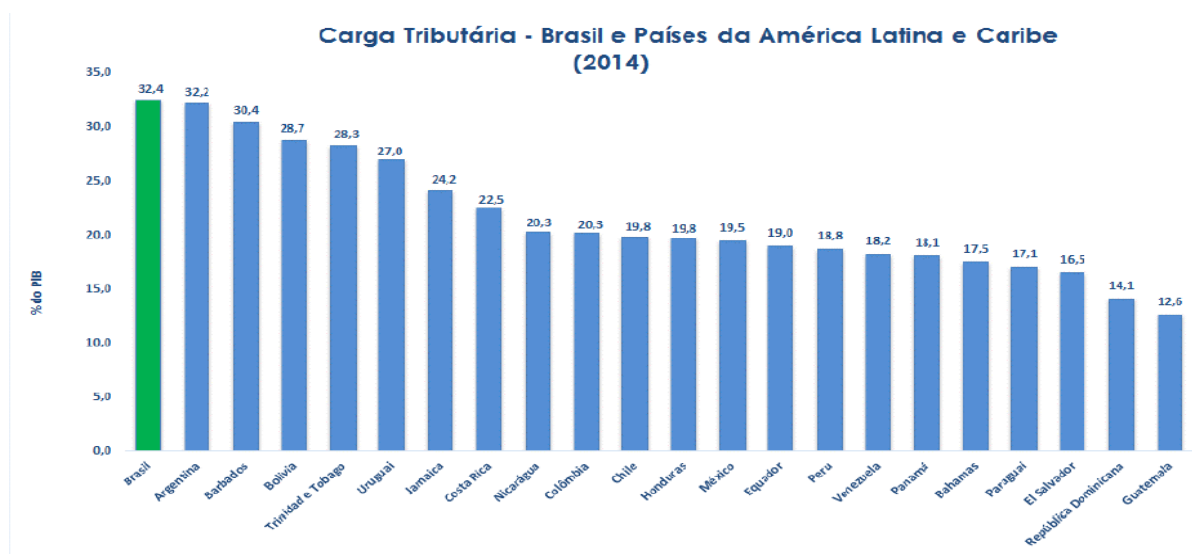
Gráfico 1: Evolução da carga tributária no Brasil 2006 – 2015.



Fonte: CTB (2015).

Observa-se no gráfico 1 uma estabilidade no tocante a porcentagem das taxas de impostos em relação ao PIB do Brasil, porcentagem que é considerada alta de acordo com a CTB (2015). Pode observar também que a arrecadação total de cada ano também é influenciada pelas receitas de parcelamentos, que se referem a dívidas de exercícios anteriores (CTB, 2015). Diante do exposto, nota-se que a carga tributária brasileira é relativamente elevada, sem que a ela corresponda a uma contrapartida em forma de bens e serviços prestados pelo Estado.

Em uma comparação feita pela Receita Federal, no relatório da carga tributária do Brasil em 2015, em relação aos outros países da América Latina o Brasil é o primeiro em porcentagem de arrecadação, como mostra o gráfico 2.

Gráfico 2: Carga Tributária – Brasil e Países da América Latina e Caribe (2014).

Fonte: CTB (2015)

Observa-se que ainda que existam países com carga tributária tão ou mais alta que a brasileira, a extração tributária no Brasil é excessiva para a sua renda *per capita*. Quando são consideradas as realidades observadas em diversos países, fica patente que a carga tributária do Brasil deveria ser muito menor, mesmo sem considerar a diferenciação entre os países em termos de extensão e qualidade dos bens e serviços públicos ofertados pelo Estado (CNI, 1998).

Vale ressaltar que carga tributária no Brasil é concentrada sobre um universo reduzido de contribuintes, o setor formal da economia, em particular sobre o setor industrial, o que significa que a carga tributária efetiva para esses agentes é ainda maior (CNI, 1998).

A carga tributária excessiva é considerada um dos fatores que mais agravam o custo Brasil, por acarretar em diminuições no investimento privado e conseqüentemente estagnar o desenvolvimento da economia. Fica evidente que o sistema tributário brasileiro carece de reformas que o simplifique e garanta maior competitividade às negociações.

2.2.2 Encargos sociais e legislação trabalhista

Segundo a CNI (1998), a legislação trabalhista do Brasil é rígida e burocrática, quando associada aos elevados encargos sociais que incidem sobre a folha de pagamento, elevam os custos efetivos de mão de obra brasileira, reduzindo a flexibilidade exigida pelo novo paradigma de mercado.

As obrigações fiscais impostas às empresas brasileiras representam um grande atraso na competitividade do mercado global, considerando que quanto mais onerosas essas obrigações, mais baixa a margem de lucro obtida.

Para Silva, Martins e Vendruscolo (2015), o custo do trabalho é definido em regra geral como o total das despesas realizadas com a mão de obra do trabalhador, por hora efetivamente trabalhada, incluindo remuneração, benefícios e encargos sociais.

Segundo Cavalcante (2015), em uma análise dos custos do trabalho no período de 1996 a 2012, estes custos representaram, em 2012, aproximadamente 14% do total dos custos e despesas das empresas industriais no Brasil.

Bitencourt e Teixeira (2008) afirmam que as arrecadações sociais obtidas na Europa são em média 60% sobre a folha de pagamentos. Porém, ainda que essa porcentagem se mostre elevada, o continente europeu se mantém competitivo, pois altos incentivos são concedidos ao setor produtivo. Em países como Japão e Tigres Asiáticos essa porcentagem varia de 10% a 12%. O gráfico 3 expõe os custos médios mensais por trabalhador em dois tipos de indústria, no período de 1996 a 2012, segundo Cavalcante (2015):

Gráfico 3: Custos médios mensais por trabalhador na indústria extrativa e de transformação (1996-2012).



Fonte: Cavalcante (2015)

Ao analisar o gráfico é notável que o custo do trabalhador brasileiro onera às indústrias muito além da média salarial paga ao funcionário, que segundo o governo federal, somente em 2017 atingiu a mínima de R\$ 937,00. Com isso constata-se que mais da metade dos custos com

funcionário são direcionados a encargos sociais e legislação trabalhista. Isso diminui o poder aquisitivo dos brasileiros além de encarecer os produtos, influenciando as vendas.

Para o Departamento Intersindical de Estatística e estudos Socioeconômicos (DIEESE, 2011), esses encargos são os responsáveis pela redução dos empregos formalizados.

(...) A magnitude e a rigidez dos encargos sociais existentes no Brasil seriam, em grande medida, responsáveis pela dificuldade de ampliação do número de empregos e pelo elevado grau de informalização dos vínculos de trabalho. O peso excessivo dos encargos sociais e a impossibilidade de sua flexibilização, em casos de redução de atividade econômica, levariam as empresas a uma atitude conservadora na criação de novos postos de trabalho ou à alternativa de utilização de mão de obra informalmente contratada.

A partir de pressupostos como esse, a desoneração da folha de pagamentos dos encargos sociais que incidem sobre ela, atua como forma de redução dos custos e aumento da rentabilidade de empresas, além de gatilho para movimentação da economia. (NEVES JUNIOR, *et al.*, 2016)

Segundo Ferrari *et al.* (2014), os custos associados ao trabalho e a previdência são eleitos pelos empresários como vilões da falta de competitividade do país. Na mesma linha de pensamento, Neves Junior *et al.* (2016) afirmam que em agosto de 2011, foram adotadas diversas medidas e alterações em políticas internas, como a desoneração da folha, objetivando o crescimento econômico inclusivo, além da tentativa retirar o Brasil da crise econômica em que se encontrava.

Assim, no tocante a essa área pode-se concluir que o Brasil perde muito em competitividade por consequência de sua onerosa legislação trabalhista. Ainda que em alguns países os custos com mão de obra representem uma porcentagem maior no total de custos, as empresas são ressarcidas através de infraestrutura, programas sociais entre outros. No caso do Brasil, é perceptível que as empresas não estão livres de custos elevados, e ainda ônus extras para lidar com as outras áreas ineficientes.

2.2.3 Infraestrutura (transporte, telecomunicações, energia e portos)

A partir do termo “infraestrutura econômica” o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada realizou estudos sobre a classificação adequada e quais os setores contemplados.

O IPEA (2010) ao conceituar o referido termo, o desagregou em duas vertentes para estudo, sendo elas: a infraestrutura social, que aborda o suporte aos cidadãos e seus domicílios, que por sua vez engloba habitação, saneamento, e transporte urbano; e a infraestrutura

econômica que tem como função, dar apoio às atividades ao setor produtivo, englobando os setores de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia elétrica, petróleo e gás natural, biocombustíveis e telecomunicações.

O presente estudo tem como foco a segunda vertente que leva em consideração os fatores que elevam a competitividade da economia.

A infraestrutura e a economia andam juntas, investimentos nessa área e uma gestão eficaz de recursos disponíveis representam crescimento sustentável e sólido para um país, além de estar estritamente relacionada com o retorno das inversões de capital. Um país que possui uma infraestrutura adequada garante altos retornos socioeconômicos, partindo do princípio de que o desenvolvimento de um país representa redução da pobreza e qualidades nos serviços públicos prestados (SILVA, BARBIERI, 2015).

- Transportes

No mercado global a reputação do Brasil referente ao setor de transportes não é das melhores. Segundo a CNI (1998), “ a baixa eficiência dos serviços prestados pela malha de transporte de cargas brasileira é uma questão sobre a qual existe amplo consenso”. Ou seja, é de opinião consensual que a infraestrutura de transportes no Brasil carece de melhorias.

Quando comparados aos custos de transportes do mercado internacional, os custos do Brasil são altamente elevados, e contraditoriamente não garante estrutura adequada ou qualidade para os modais de transporte.

Desde a disseminação da logística nos setores produtivos dos países desenvolvidos, ela se tornou sinônimo de qualidade na prestação de serviços e atendimento as demandas de mercado. Porém, de acordo com as análises da CNI (1998), devido os entraves impostas pelo custo Brasil, o Brasil ainda não possui condições de colocar em prática as novas diretrizes traçadas pela logística de transporte.

Pode-se tomar como causa de vantagem competitiva adquirida pelos países desenvolvidos, a exploração dos fundamentos logísticos; o Brasil ainda se encontra muitos aquém desses países nesse quesito. Esse entrave compromete o esforço de adequação do setor produtivo aos padrões de competição e qualidade internacionais.

O modal que atualmente mais sofre com a precariedade da infraestrutura brasileira é o rodoviário, que é responsável pelo transporte de mais da metade das cargas no país. A tabela 1 mostra a porcentagem de cargas por modal, no país no ano de 2012:

Tabela 1: Matriz de Transporte de Cargas no Brasil em 2012.

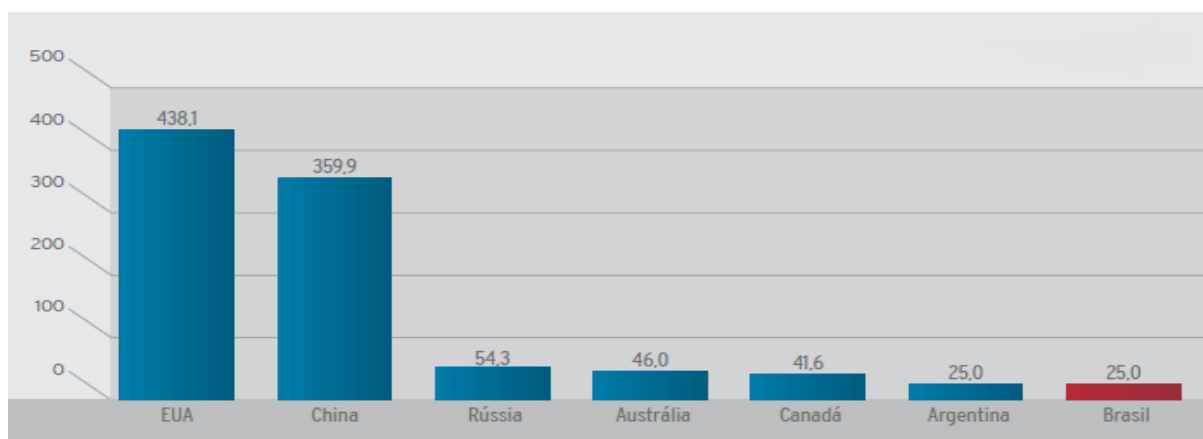
Modal	Milhões (TKU)	Participação (%)
Rodoviário	485.625	61,1
Ferrovário	164.809	20,7
Aquaviário	108.000	13,6
Dutoviário	33.300	4,2
Aéreo	3.169	0,4

TKU= Tonelada por quilômetro útil.

Fonte: CNT (2012).

O modal rodoviário é o mais disseminado e em constante crescimento no país, segundo o Anuário CNT do transporte (2016), em abril de 2016 o número de transportadoras de cargas regularmente inscritas foi de 156.765 mil. Escolhido pela facilidade de locomoção, flexibilidade de cargas, alta extensão de rodovias no país, o modal rodoviário, porém, apresenta algumas desvantagens como alto custo de frete, alto valor de combustível, alta incidência de acidentes e assaltos, entre outros.

Segundo a pesquisa CNT de rodovias (2016), o Brasil em 2016 apresentou uma extensão de 1.720.756 km no total de rodovias, incluindo federais, estaduais e municipais, sendo que apenas 211.468 km dessa extensão se encontra pavimentada, uma representação de 12,3% do total, onde 9,1% ainda estão em planejamento e os outros 78,6 % sem pavimentação, representando sérias dificuldades aos usuários do modal. A densidade da malha rodoviária pavimentada no Brasil ainda é muito inferior à de países com extensão territorial semelhante, conseqüentemente é fácil constatar a razão da baixa competitividade brasileira. O gráfico 4 compara a posição do Brasil em relação a países de semelhante densidade territorial.

Gráfico 4: Densidade da malha pavimentada por país.**Densidade da malha rodoviária pavimentada por país (valores em km/1.000 km²)**

Fonte: CNT (2016)

A partir dos dados apontados, constata-se um grave quadro de ineficiência na infraestrutura oferecida ao modal mais utilizado pelas produtoras, indústrias e comércio, revelando a precariedade dos serviços prestados.

A malha ferroviária no Brasil, por sua vez, é insuficiente para atender as demandas do mercado. Por ser um modal de baixo custo, baixa incidência de acidentes e assaltos, alta eficiência e capacidade de transportar grandes quantidades, seria capaz de agregar valor aos serviços logísticos no país. Segundo o estudo sobre o sistema ferroviário brasileiro CNT (2013), o sistema ferroviário brasileiro é usado basicamente para transportar matérias primas, como produtos agrícolas e de extração mineral, produtos semi-industrializados, líquidos e combustíveis.

De acordo com o Banco Nacional do Desenvolvimento (2016) com dados do Instituto de Pesquisa e Supply Chain – ILOS (2016) a participação do modal rodoviário foi de respectivamente 67% do volume de cargas no país em 2014. Enquanto os modais ferroviário (18%), aquaviário (11 %), dutoviário (3%) e aéreo (0,04%) reduziram sua participação. Torna-se perceptível que o transporte de cargas no Brasil concentra a maior parte de suas operações no modal rodoviário, mesmo tendo potencial para explorar os outros modais.

- Telecomunicações

Devido ao baixo desempenho das empresas estatais brasileiras responsáveis pelo setor de telecomunicações no país, e a crise fiscal sofrida nas décadas de 1980 e 1990, o setor passou por um processo de privatizações na década de 90.

A partir desse processo, os anos que seguiram apresentaram uma expansão na oferta de serviços. Segundo o BNDES (2016), em 2014 havia 11,7 assinaturas de internet banda larga para cada 100 habitantes, um baixo número quando comparado aos Estados Unidos que possuía em torno de 30 assinaturas a cada 100 habitantes.

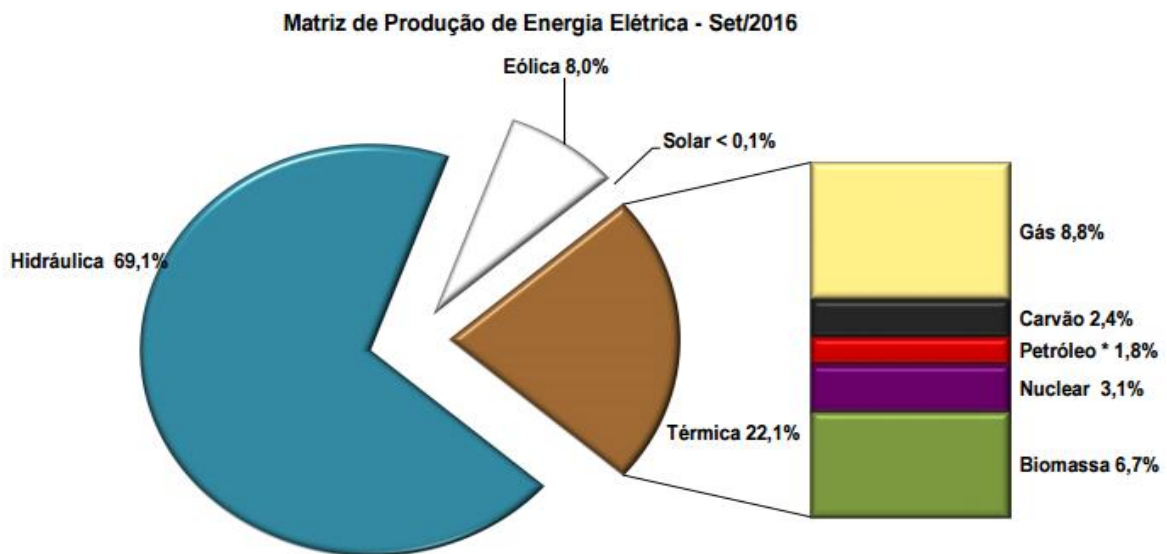
De acordo com Prazeres *et al.* (2015), o atual contexto do setor ainda é resultado dessas privatizações, que objetivavam colaborar com as finanças públicas, além de organizar e expandir a infraestrutura dos serviços de telecomunicações no Brasil, porém a oferta de serviços, ainda que privatizada, continua apresentando a necessidade de melhorias em linhas telefônicas, serviços de internet e televisão por assinatura.

Dados atuais apontam que, “o setor de telecomunicações apresenta indicadores de desempenho acima da média dos demais setores de infraestrutura” (BNDES, 2016, p. 19). O número de celulares no país é de 255 milhões, representando mais de um (1,24) celular por habitante (BNDES, 2016).

- Energia

Em 2009, segundo o BNDES (2016), o setor elétrico iniciou um ciclo de investimentos, tendo como principais empreendimentos a construção de grandes usinas hidrelétricas como Belo Monte, Santo Antônio e Jirau, na região norte. O gráfico 5 expõe a matriz energética no país até setembro de 2016, apresentando a porcentagem de cada tipo em relação a produção total.

Gráfico 5: Matriz de Produção de Energia Elétrica.



Fonte: Ministério de Minas e Energia (2016)

De acordo com os dados apresentados, é notável a dependência brasileira do setor hidrelétrico que representa 69,1% da produção. Com baixa representatividade, a produção de energia eólica e solar apresentam 8,0% e 0,1% respectivamente. A produção de energia através de recursos como petróleo e gás natural, entre outros, juntos apresentam porcentagem de 22,1%.

- Sistema portuário

O Brasil está em posição vantajosa por possuir uma faixa litorânea com 7.367 km de extensão, o que representa um enorme potencial em relação a outros países. A pesquisa CNT do transporte marítimo (2012, p. 76) classifica a navegação marítima como: longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário. A operação de cargas no Brasil por via marítima se concentra na navegação de longo curso e de cabotagem.

A navegação de longo curso abrange as transações de comércio exterior, transporta carga entre países brasileiros e estrangeiros. Já na década de 90, com a abertura econômica no Brasil, essa operação passou a ser comum (CNT, 2012). A navegação por cabotagem é a realizada entre portos ou pontos brasileiros, em 2011 apresentou crescimento de 18,3% das movimentações de cargas marítimas. Esse crescimento representa vantagem ao setor de

transportes, por influenciar economias de escala e descongestionamento de algumas rotas, balanceamento entre os modais de transporte e conseqüentemente maior competitividade (CNT, 2012).

O transporte marítimo é de fundamental importância para o comércio exterior, por ser flexível quanto ao tipo e quantidade de cargas, possui capacidade para transportar em grandes distâncias (CNT,2012). Ainda segundo a CNT (2012), para alcançar relevante participação no mercado o sistema passou por expressivas mudanças. Vale citar a lei nº 8.630/93, conhecida como a lei de modernização dos portos, criada com o objetivo de organizar o sistema e permitir a concorrência entre os portos.

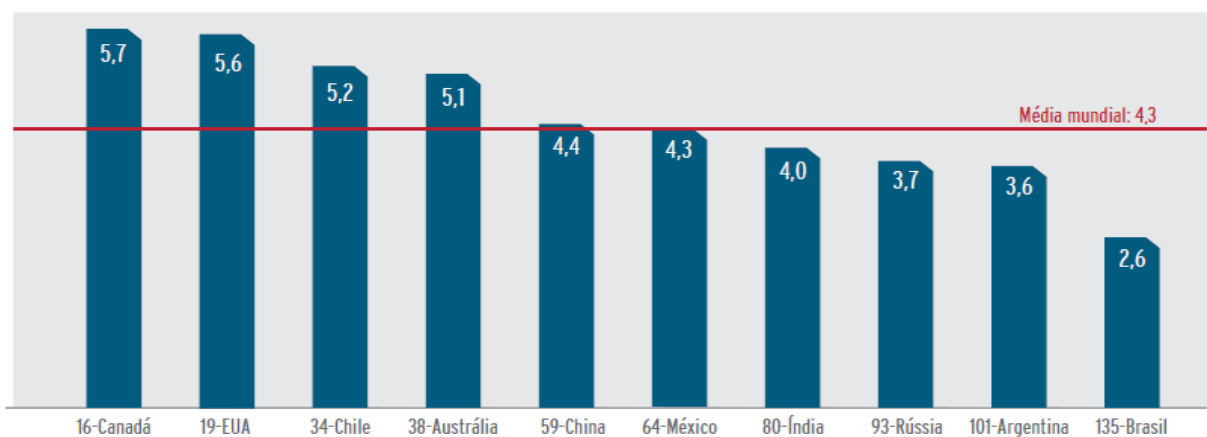
Segundo a CNT (2012) a lei nº 8.630/93 é:

Composta por nove capítulos, em seu contexto, a lei possui três grandes objetivos: I - Criar mecanismos para a concessão da operação e arrendamento de áreas portuárias como alternativa para viabilizar a modernização do sistema portuário e a arrecadação de recursos para o governo; II - Incentivar a concorrência entre os portos e terminais, fomentando a prática de preços módicos e a redução de custos; III - Reformular as relações de trabalho e eliminar a prática de monopólio dos sindicatos dos trabalhadores portuários.

Mesmo com as mudanças oriundas da criação da lei e investimentos direcionados ao setor, o Brasil ainda está numa posição muito inferior à de muitos países, quando se trata de infraestrutura portuária. O gráfico 6 apresenta a qualidade da infraestrutura portuária em diversos países, analisados pelo Fórum econômico Mundial (2012/2013), o Brasil fica à frente apenas da Venezuela, em relação aos países da América do Sul.

Gráfico 6: Avaliação da qualidade da infraestrutura portuária 2012-2013.

Avaliação da qualidade da infraestrutura portuária



Fonte: CNT (2012)

Pode-se verificar no gráfico que a média de qualidade da infraestrutura portuária brasileira está 1,7 pontos menor que a média mundial, e em relação a economias também em desenvolvimento como China e Índia. Verifica-se ainda que a Argentina, também integrante do bloco econômico Mercosul, está 1,0 ponto à frente do Brasil em qualidade.

Ainda segundo a CNT (2012), o Brasil apresenta baixa integração entre os sistemas portuário, rodoviário e ferroviário, ou seja, existe uma grande dificuldade de acesso aos portos pelos transportes rodoviário e ferroviário. Além de possuir baixa disponibilidade de terminais marítimos adequados, profundidade limitada e elevado tempo de espera de navios, há uma alta demanda de investimentos no setor não atendida.

Pode-se notar que apesar dos avanços observados ao longo das últimas décadas, o país ainda apresenta uma infraestrutura de portos insuficiente.

2.2.4 Custo de disponibilidade de financiamento

Recordando a definição da CNI (1998) para Custo Brasil, o custo Brasil é o conjunto de custos adicionais nas transações econômicas no Brasil decorrentes de deficiências em fatores como carga tributária elevada, pesada regulamentação imposta pela legislação trabalhista, infraestrutura de transportes insuficiente, altos custos no sistema de portos, setor de telecomunicações ineficiente e sistema energético defasado. Nota-se o custo de disponibilidade de financiamento é uma área de relevante importância, porém de pequena repercussão.

Empresas em fase de iniciação no mercado, frequentemente necessitam de incentivos e condições favoráveis para se manterem competitivas. Porém a disponibilidade de financiamento no país é acompanhada de taxas de juros elevadas. Esse entrave pode desencorajar investimentos, elevar os custos financeiros das empresas e limitar a oferta de bens e serviços no país (CNI, 1998).

2.2.5 Custo da desregulamentação excessiva

Em alguns debates essa área é tratada como burocracia. O Brasil é um país considerado burocrático em razão da complexa lista de obrigações tributárias, trabalhistas, ambientais, entre outras, que findam por sobrecarregar e onerar as empresas, que competem com concorrentes internacionais.

Esta área traz a sobreposição de normas e regulamentos complexos alheios a realidade, que não resultam em um aperfeiçoamento da fiscalização e acabam por dificultar o cotidiano

dos contribuintes, que acabam por contratar serviços de terceiros para estar de acordo com as obrigações fiscais (CNI, 1998).

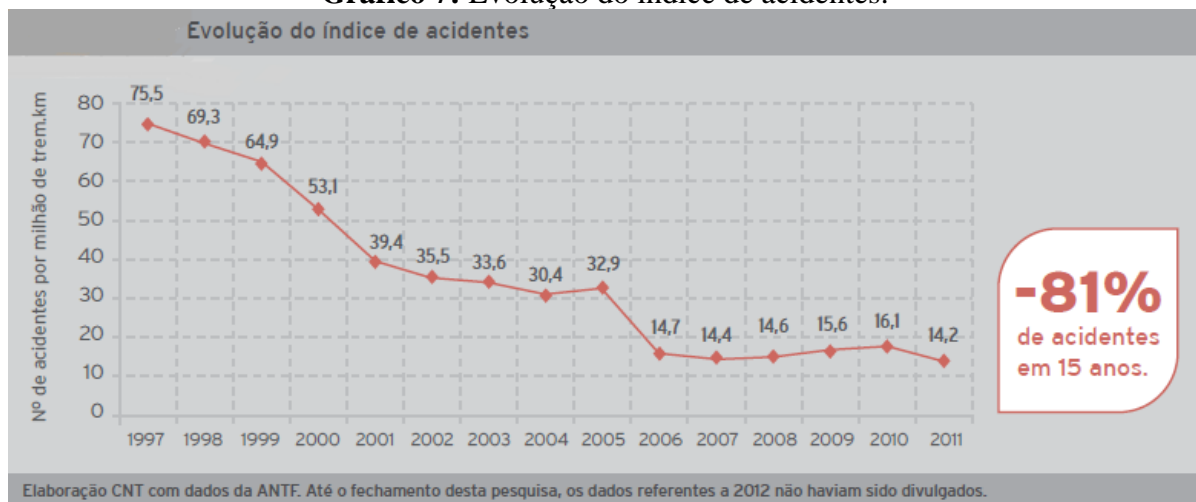
Após o apanhado teórico referente as áreas componentes do Custo Brasil, o presente trabalho tem como foco estudar a área de infraestrutura de transportes, que reflete os níveis de desenvolvimento de um país, mais precisamente direcionado aos efeitos do custo Brasil no modal de transporte ferroviário.

2.3 SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Após a revolução industrial aconteceram várias mudanças estruturais que demandaram a capacidade de se transportar um grande volume de passageiros e cargas. Devido a tecnologia e praticidade oferecidas pelo sistema ferroviário, foi possível notar uma significativa redução nos custos de transporte no mundo, através da redução do tempo de transporte, garantia de segurança e confiabilidade na locomoção de bens e pessoas (CNT, 2013).

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (2013), a ideia de que as ferrovias são indutoras do desenvolvimento pela redução do custo de transporte é sustentada por estudos que revelam que, em uma situação hipotética, a ausência da estrutura ferroviária ocasionaria uma redução de cerca de 10% no PIB dos Estados Unidos, na década de 60. O modal ferroviário assume uma função estratégica na composição dos modais de transporte. Uma das grandes vantagens na utilização do modal é a redução no custo do frete, proporcionada por um baixo risco de acidentes que acarretam em diminuições no preço de seguros e perdas. Essa vantagem pode ser expressa no gráfico 7 que mostra, entre os anos de 1997 e 2011, com dados de 2012, a evolução dos índices de acidentes na malha ferroviária brasileira.

Gráfico 7: Evolução do índice de acidentes.



Fonte: CNT (2013).

Fica evidente, de acordo com o gráfico, que com o desenvolvimento da malha, o número de acidentes reduziu 81%, comprovando a vantagem competitiva gerada pelo modal. Além disso, outros pontos positivos podem ser notados, como produtos externos sendo introduzidos ao mercado consumidor (globalização), balanceamento do nível de preços, variedade de bens para consumo, expansão da produção total, ganhos em competitividade, que influenciam a escolha do transporte ferroviário entre as opções de transporte.

Ainda segundo a CNT (2013, p. 17), “a ferrovia surgiu no Brasil durante o ciclo do café, que predominou da segunda metade do século 19 até meados de 1930”. Devido ao baixo interesse da iniciativa privada em empreender na construção de ferrovias, na época, o governo imperial do brasileiro concedeu alguns benefícios para garantir retornos sobre os investimentos.

Com essas medidas incentivadoras houve um crescente interesse em construir e explorar esse modal de transporte. Porém, apesar das concessões e incentivos não houve a criação de um órgão regulador, ocasionando um desenvolvimento desordenado e sem planejamento da malha, o que em muitos casos impossibilitou a sua integração. Além disso, medidas como desembolsos para garantia de retorno de juros ao setor privado, se tornaram insustentável para o tesouro nacional (CNT, 2013).

Após as consequências das medidas tomadas, o governo imperial reduziu os benefícios, resultando na retirada do capital privado e para compensar esta retirada, o governo passou a construir novos trechos e atuar como principais acionistas da extensão ferroviária (CNT, 2013). Na fase, Brasil república, meados do século 20, a economia brasileira passou por um processo de transições. A mão de obra passou a ser industrializada, a agricultura que antes era voltada à exportação, ganhou espaço no mercado interno. A partir dessa época a construção de rodovias pavimentadas foi difundida por todo país, passando a ser o modal de transporte mais utilizado (CNT, 2013).

De acordo com o estudo da CNT (2013), apesar dessas dificuldades, a malha ferroviária se desenvolveu em mais de 8.000 quilômetros, nos anos de 1920 a 1950. Além de vantagens naturais, esse desenvolvimento contou com novas tecnologias que garantiram maior eficiência nas operações. Em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), para organizar as operações do setor ferroviário, em virtude da retirada da participação de muitas empresas privadas. A RFFSA tinha como função primordial aperfeiçoar a gestão e manutenção das ferrovias e expandir malhas existentes, utilizando recursos estatais (CNT,2013).

A partir da década de 1980, o país sofreu uma crise fiscal de estado, e as receitas da RFFSA passaram a não ser suficientes para cobrir as dívidas adquiridas. O modal ferroviário

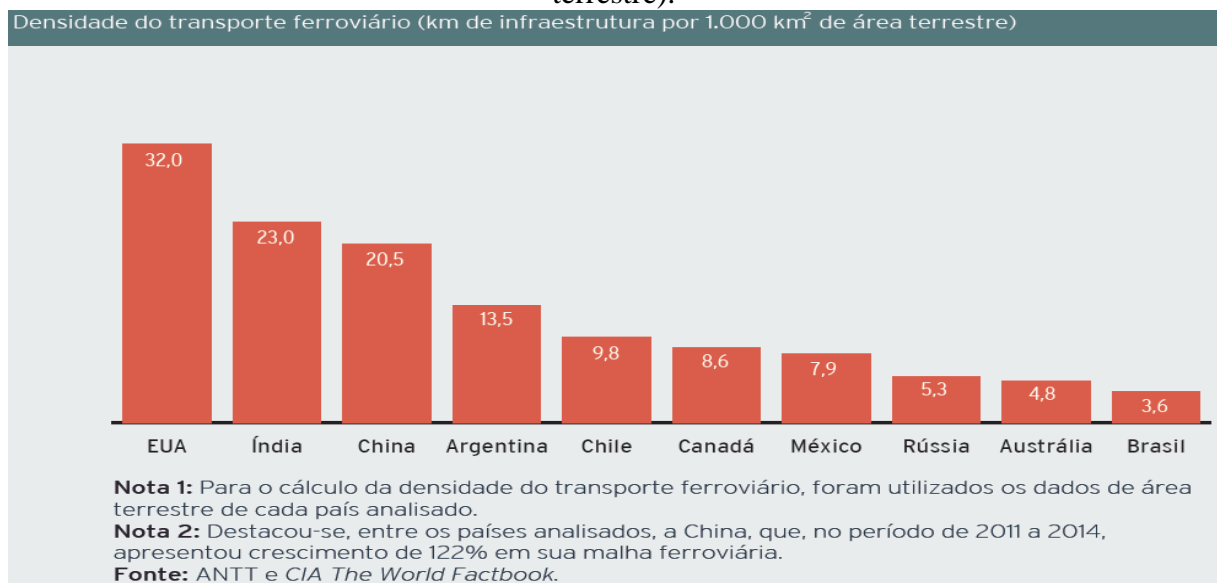
passava por dificuldades como falta de integração da malha e ineficiências na gestão, e ainda competia com as facilidades do modal rodoviário (CNT, 2013).

Com os movimentos de privatização em vários setores da economia, não foi diferente com a malha ferroviária, e no início da década de 1990 a RFFSA foi concedida (CNT, 2013). Segundo Minuzzi (2013), com o aumento da participação do setor privado, a regulação torna-se cada vez mais importante, devendo assegurar que os benefícios gerados pela participação da iniciativa privada cheguem à maior parte da sociedade e não apenas aos investidores.

Em relação aos serviços de transporte, há três Agências Reguladoras responsáveis pela regulação, fiscalização e prestação dos serviços, buscando a harmonia ente os agentes do setor. Elas são: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada pela Lei nº 10.233 de junho de 2001, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), criada pela Lei nº 10.233 de junho de 2001, e a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), criada pela Lei nº 11.182 em 27 de setembro de 2005.

Segundo a Pesquisa CNT de ferrovias (2015), com as concessões da malha ferroviária, muitos foram os investimentos para reestruturação das operações, as concessionárias passaram a oferecer novos serviços ao mercado, com modernização de equipamentos e uso de novas tecnologias, o que elevou a produtividade. Porém, a expansão da malha nacional ainda permanece como responsabilidade do governo, e apesar do positivo desenvolvimento, se comparada com outros países a malha ferroviária do Brasil apresenta baixa densidade. O gráfico 8 compara a densidade do transporte ferroviário brasileiro com a de países com alta produtividade industrial como Estados Unidos e China.

Gráfico 8: Densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000 km² de área terrestre).



Fonte: CNT (2015).

Conforme o gráfico 8, apesar de o Brasil possuir uma vasta extensão de área terrestre a infraestrutura por km é uma das menores, o que reduz a densidade do transporte no país. O Brasil não chega a possuir 20% da densidade da malha ferroviária da China, país também em desenvolvimento.

Ainda segundo a pesquisa CNT de ferrovias (2015), um dos grandes desafios do setor é a expansão da malha pelo país. Para isso são necessários investimentos de grande escala destinados ao desenvolvimento estrutural ferroviário. Ademais, podem ser citados vários programas que planejavam a extensão da malha no território brasileiro. Tais como:

- Plano Nacional de logística e transportes – PNLT: criado pelo ministério dos transportes com o objetivo formalizar uma base para projetos a serem implantados, não foi efetivado e não há andamento de implantação;
- Programa de aceleração do crescimento – PAC, e o Programa de investimentos em logística (CNT, 2015).

Além de projetos de ferrovias que, segundo a CNT (2015), possibilitam a estruturação completa do sistema, tais como:

- Ferrovia Norte e Sul – FNS, projeto iniciado em 1987 durante o governo do presidente José Sarney, que terá 4.787 km de extensão e irá interligar Barcarena, no Pará, a Rio Grande, no Rio Grande do Sul, passando por Maranhão, Tocantins, Goiás, São Paulo e Santa Catarina.
- Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, contará com 1.527 km e irá conectar Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, em Tocantins – ponto de interligação com a FNS.
- Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO que faz parte da Ferrovia Transcontinental, prevista para ligar Campinorte, em Goiás, a Porto Velho, em Rondônia, engloba o trecho de 1.641 km entre Campinorte, em Goiás, e Vilhena, em Rondônia, passando por Mato Grosso.

Segundo a pesquisa CNT de ferrovias (2015), atualmente o sistema ferroviário nacional conta com 29.291 km de extensão, dividido em 16 malhas. A tabela 2 elenca as operadoras ferroviárias e suas respectivas extensões

Tabela 2: Extensão da malha ferroviária brasileira (2015).

Extensão da malha ferroviária brasileira (2015)						
Operadoras	Origem	Extensão (km)				
		Bitola larga (1,60 m)	Bitola estreita (1,00 m)	Bitola mista	Total ^(0x2)	
América Latina Logística Malha Norte - ALLMN	-	735	-	-	735	
América Latina Logística Malha Oeste - ALLMO	RFFSA	-	1.953	-	1.953	
América Latina Logística Malha Paulista - ALLMP	RFFSA	1.533	305	269	2.107	
América Latina Logística Malha Sul - ALLMS	RFFSA	-	7.223	-	7.223	
Estrada de Ferro Carajás - EFC (Vale)	-	997	-	-	997	
Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM (Vale)	-	-	888	-	888	
Ferrovias Centro-Atlântica - FCA	RFFSA	-	6.904	137	7.041	
Ferrovias Norte-Sul Tramo Norte - FNS (Valec - subconcessão)	-	745	-	-	745	
Estrada de Ferro Paraná Oeste - Ferroeste	-	-	248	-	248	
Ferrovias Tereza Cristina - FTC	RFFSA	-	163	-	163	
MRS Logística - MRS	RFFSA	1.708	-	91	1.799	
Ferrovias Transnordestina Logística - FTL	RFFSA	-	4.257	20	4.277	
Ferrovias Norte-Sul Tramo Central (Valec - subconcessão)	-	815	-	-	815	
Trombetas, Jari e Amapá	-	70	230	-	300	
Total	-	6.603	22.171	517	29.291	

Fonte: CNT (2015).

É possível notar que apesar dos avanços atingidos com as concessões o sistema ferroviário brasileiro ainda tem muito o que se expandir e melhorar. Faz-se necessário investimentos para resolução de entraves e integração da malha, partindo do princípio de que é indispensável que os projetos sejam planejados e executados na prática por parte do governo e órgãos reguladores, para que passe a ser notável o desenvolvimento no setor.

2.4 CUSTO BRASIL NO MODAL FERROVIÁRIO

A alta produtividade, já identificada, do sistema ferroviário depende de uma larga expansão da malha de ferrovias, da abrangência de operações e da eficiente administração dos processos. Uma gestão ineficiente pode tornar o serviço burocrático e lento, ocasionando ônus nas operações e perda na participação de mercado, é o que acontece no caso do sistema ferroviário brasileiro, que por uma série de entraves é substituído pelo sistema rodoviário (CNT, 2013).

Os principais entraves destacados pela CNT (2015), estão relacionados à integração física e a gargalos operacionais presentes na malha brasileira. Em sua maioria, esses problemas são derivados da falta de prioridade do governo federal no desenvolvimento de uma malha

ferroviária integrada que se adapte à necessidade da distribuição territorial da cadeia produtiva. A figura 1 relaciona de forma sistêmica os entraves identificados pela CNT (2015).

Figura 1: Principais entraves do transporte ferroviário.



Fonte: CNT (2015)

Ainda segundo o estudo sobre entraves realizado pela CNT (2015), a infraestrutura ferroviária atual atende a trechos isolados e possui bitolas diferentes, o que limita a atuação de locomotivas diferentes, não há disponibilidade de áreas nos portos, e carência de terminais. Não houve um planejamento que integrasse a malha para atender a demanda.

Outro entrave agravante do setor são as passagens em nível críticas. Segundo a CNT (2015), as passagens em nível são cruzamentos entre rodovias e ferrovias em um mesmo plano. Esses cruzamentos podem representar pontos de conflito entre o tráfego de trens, de veículos rodoviários e a circulação de pedestres.

O Departamento Nacional de Infraestrutura em transportes - DNIT lançou em 2011, com dados de 2009, o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER), e foram identificadas 3.375 passagens de nível, de 15 mil km de extensão da malha. Das passagens de nível identificadas 279 foram consideradas críticas, o nível de risco dessas passagens é relacionado ao volume de tráfego rodoviário e ferroviário, ao trânsito de pedestres, e comparados ao número de acidentes, condições de visibilidade entre outros.

Também se manifestam como entraves ao desenvolvimento ferroviário os conflitos gerados pela aglomeração urbana às margens das ferrovias. Na vigência da extinta RFFSA, esses conflitos se manifestavam mais intensamente. Por um lado, o tráfego ferroviário pode gerar a retenção do tráfego urbano (sobretudo quando da realização de manobras pelas

composições) e a ocorrência de acidentes. Este aspecto decorre, em sua maioria, da ausência ou deficiência da sinalização das passagens construídas no mesmo nível e do descuido e da imprudência dos motoristas e pedestres (CNI, 2015).

Por outro lado, as composições ferroviárias necessitam reduzir significativamente a velocidade para trafegar em áreas urbanas (por vezes, de forma brusca, chegando à redução de 40 km/h para até 5 km/h), gerando maior desgaste das locomotivas, aumento do consumo de combustível e, ainda, perda de eficiência e produtividade (CNI, 2015)

A CNT (2015) conclui que a solução desses conflitos urbanos cabe ao setor público uma vez que anteriormente às concessões, esses problemas já podiam ser identificados.

Ao analisar de forma abrangente os entraves relacionados ao setor, nota-se que todas as deficiências relacionadas e o atraso ou não cumprimento de planos de desenvolvimento, representam um custo diferencial aos usuários deste modal de transporte.

2.5 ESTADO DA ARTE

Nesta seção procurou-se apresentar diversas pesquisas acerca dos componentes do Custo Brasil, bem como sua relevância para a economia brasileira. São expostos dez trabalhos científicos que se relacionam com o tema escolhido para desenvolver esta pesquisa, de forma a dar sustentação ao referencial teórico apresentado. Abaixo a literatura em questão, os três primeiros artigos conceituam o Custo Brasil:

I. No artigo intitulado como **“Prospectando influências entre o Custo Brasil e investimento direto estrangeiro à luz do modelo de regressão linear múltipla”**, Ana Clara Barbieri e Antônio Suerlilton Barbosa Silva (2015), se preocuparam em justificar a perda da competitividade no mercado internacional.

O objetivo do artigo foi evidenciar os fatores do Custo Brasil e verificar, através do modelo de regressão linear múltipla, verificando se esses fatores influenciaram a recepção de IDE no país, no período entre 1996 e 2009.

Entre os fatores que compõem esse entrave os autores destacaram a carga tributária excessiva, a logística deficiente, a burocracia onerosa e a rigidez da legislação trabalhista. Segundo o artigo o custo das transações no país foi o fator de maior influência na retração de investimento direto estrangeiro (IDE), prejudicando o setor produtivo no país.

Em um primeiro momento, dos modelos verificados dois tiveram maior destaque, o primeiro com feito com todas as variáveis apontou para as variáveis de abrangência tributária como maior influenciador do IDE. O segundo modelo apontou especificamente a arrecadação

tributária e encargos sociais como influenciadores negativos, comprovando que quando menor a incidência destes, menores serão também as barreiras impostas ao IDE.

Os autores que acreditavam na relevância das variáveis Infraestrutura de transportes e tempo gasto com burocracia, devido a quantidade de literatura existente sobre estas, sugerem aos próximos trabalhos a substituição dessas *variáveis proxy* para outras que garantam melhor mensuração dos resultados.

Os resultados encontrados permitiram aos autores observar que é necessário que o governo brasileiro trate dos gargalos da economia de maneira sistêmica, para que o Custo Brasil seja reduzido e posteriormente erradicado, reforçando a atuação desse custo como um grande entrave para o crescimento do país.

II) O artigo “**Custo Brasil: muito além dos suspeitos habituais**”, Belmiro Castor (1999), trouxe a temática “Custo Brasil” a partir de uma visão ampliada e de uma perspectiva mais abrangente de entendimento sobre o assunto. O autor afirmou que os habituais responsáveis pelo custo, tais como: déficit público, elevados custos de transporte e de portos, juros exorbitantes, carga tributária elevada e custos trabalhistas e previdenciários, não são os únicos responsáveis por fazer o Brasil ser relativamente pouco competitivo internacionalmente.

O autor abordou o contexto histórico que envolve a economia brasileira, trazendo à tona, temas como herança burocrática da sociedade brasileira, o capitalismo à moda brasileira, que depende da “proteção do Estado” e componentes geopolíticos e geoestratégicos, como relações com países vizinhos, que segundo o autor, devem ser considerados ao estudar as origens do Custo.

Além disso, o artigo evidenciou a incorporação do ônus da estratégia rodoviarista, que privou o país de ligações ferroviárias e fluviais mais econômicas, que teriam importância crucial no transporte de produtos de baixa densidade econômica e alto volume, os quais representam um terço das exportações brasileiras. O autor não deixou de falar dos suspeitos habituais, enfatizando o déficit público e o déficit previdenciário, que segundo ele compõem a raiz do problema.

III) Para evidenciar o contexto histórico do Custo-Brasil, foi utilizado o artigo intitulado “**A cultura dos assuntos públicos: o caso do Custo Brasil**”, de Dennisson de Oliveira (2000). Este artigo debate as origens e transformações históricas do tema que pode ser considerado como central nas discussões relativas ao desenvolvimento econômico do Brasil.

O autor buscou evidenciar as causas e formas de se combater o chamado Custo Brasil, através de uma análise feita a partir dos diferentes usos feitos dessa expressão e da sua

frequência nos debates, expondo desde a primeira menção até o primeiro tratamento dado a mesma.

Após a evidenciação do Custo Brasil como assunto público, os resultados permitiram ao autor relacionar os fatores do Custo Brasil com a conjuntura histórica e a cultura política brasileira. O autor ressalta que a competitividade dos produtos e serviços brasileiros, tanto exportáveis quanto os consumidos internamente, parecia ter uma ligação direta com os componentes do Custo Brasil, que ele descreve como: elevados custos trabalhistas, alta carga tributária, infraestrutura deficiente, incompetência empresarial e precariedade dos serviços de saúde e educação.

A partir da conceituação e verificação dos fatores que compõem o Custo Brasil, o presente trabalho monográfico buscou fundamentos que constituíssem bases específicas para cada fator componente. É o caso dos artigos que seguem:

IV) Partindo de um estudo sobre o impacto dos custos do trabalho em companhias brasileiras internacionalizadas, o artigo “ **Custo do Trabalho no Brasil: Um estudo nas empresas que se destacaram no ranking da internacionalização**”, de Marcelo Pinto Silva, Cintia Rodrigues Martins, Maria Ivonice Vendruscolo (2015), buscou relacionar esses impactos com a busca de novos mercados como estratégias competitivas com o apoio do governo.

A premissa do artigo é que os reflexos dos encargos sociais nas relações de trabalho constituem importante discussão na conjuntura econômica quando se discutem alternativas de políticas de emprego e renda.

Tendo como objetivo analisar os impactos do custo do trabalho na riqueza gerada por empresas brasileiras internacionalizadas, o artigo expôs as diferentes formas de mensuração dos encargos sociais, levando a resultados díspares, considerando as controvérsias conceituais aplicadas ao assunto.

A análise se dá por meio de demonstrações contábeis de empresas selecionadas em função das primeiras colocações no Ranking das Transnacionais brasileiras de 2011 – 6ª edição da Fundação Dom Cabral (FDC).

Os resultados exibem a relevante participação dos valores distribuídos para os funcionários em relação as receitas geradas pelas empresas do segmento de alimentos, comprovando que a carga imposta pela enrijecida legislação trabalhista as empresas, influencia diretamente na diminuição dos lucros.

V) No artigo “**Os resultados da aplicação da Lei nº 12.546 – desoneração da folha de pagamento- na perspectiva de rentabilidade de empresas no setor de construção de infraestrutura**”, Idalberto José das Neves Junior, Ana Carolina de Maria Melo, Hildeu

Guilherme Alves Amaral, Kathielly Paes Landim Costa (2016), os autores observaram a aplicação de algumas medidas na tentativa de acelerar a competitividade das empresas, diversificar a base de arrecadação previdenciária, substituir trabalhos informais por contratações formais e incentivar o aumento da rentabilidade das empresas.

O objetivo foi verificar se a medida idealizada pelo governo federal de impulsionar o crescimento sustentável da economia brasileira através do Plano Brasil Maior (PBM) e a pretendida desoneração da folha de pagamentos, atingiram o resultado esperando especificamente no setor de construção de infraestrutura, em seu primeiro ano de vigência.

Foram utilizados dados coletados no software Economática e divulgados pelos sindicatos da construção civil, a pesquisa contou com a participação de quatro empresas do segmento de construção pesada, usando as variáveis de Return on equity (ROE) e número de empregados no período entre os meses de janeiro e setembro dos anos de 2013 e 2014.

A análise dos dados se deu por meio do índice de rentabilidade e da técnica estatística Student-t, permitindo a observação de que essa medida adotada pelo governo não aumentou a oferta de emprego no setor estudado e que somente a desoneração da folha de pagamentos não é capaz de estimular a rentabilidade das empresas, as medidas devem ser tomadas de forma sistêmica, envolvendo outros encargos.

VI) Os autores Mayza Batista Bitencourt e Erly Cardoso Teixeira (2008), em seu artigo “**Impactos dos encargos sociais na economia brasileira**”, objetivaram analisar o impacto da redução dos encargos sociais sobre os indicadores macroeconômicos, além de ser ressaltado pelos autores como principal obstáculo para obtenção de maior eficiência no fator trabalho.

Foram simulados e expostos seis cenários que incluem reduções nos encargos sociais e trabalhistas. A partir do desenvolvimento de um modelo multisetorial aplicado de equilíbrio geral, com dados e números hipotéticos baseados nos custos com encargos no Brasil.

Os resultados indicaram, a partir de porcentagens consideradas baseadas na representação do custo do trabalho no Brasil, que a redução dos encargos sociais é suficiente para gerar novos postos de trabalho.

VII) No artigo intitulado como: “**Exportadores brasileiros: Estudo exploratório das percepções sobre a qualidade da infraestrutura logística**”, de Peter Fernandes Wanke, Maria Fernanda Hijjar (2009), os autores buscaram expandir os conhecimentos acerca da qualidade da infraestrutura logística no país, a partir das percepções dos exportadores brasileiros.

O objetivo foi avaliar as percepções dos exportadores brasileiros, como principais usuários do setor de logística, acerca do assunto. A partir do problema representado pela afirmativa: “São diversas as evidências de que diferentes setores da economia percebem os

problemas da qualidade de infraestrutura deficiente”, buscou-se identificar e validar as dimensões de segmentação dos exportadores, com base no melhor entendimento das principais dificuldades à exportação. As principais dimensões operacionalizadas foram tipo de carga (container ou granel) e criticidade de operação portuária.

Através de 101 questionários recebidos dos maiores exportadores brasileiros, elencados pelo ranking da Associação de exportadores brasileiros (AEB), foi possível identificar que para os exportadores de carga a granel as maiores dificuldades logísticas são o escoamento da produção e o acesso aos portos marítimos. Exportadores do setor de insumos industriais consideram a piora da qualidade de infraestrutura física do modal marítimo e da burocracia para exportação como barreiras limitantes ao desenvolvimento de sua produção, em relação a criticidade de operação portuária.

VIII) Em sua tese intitulada como “**Sistema portuário brasileiro: Evolução e desafios**”, Francisco Araújo (2013), tem como objetivo discutir sobre a evolução do setor portuário brasileiro. Para tanto, o autor elencou fatos que marcaram a trajetória do sistema, classificando como “marco inicial” a Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808 até os dias atuais.

A tese segue fazendo referências aos períodos que seguiram o marco inicial, como a criação da Secretaria Especial de Portos e a Lei 8.630 de Fevereiro de 1993, também conhecida como Lei de modernização dos Portos. O trabalho apresentou uma análise sobre os principais temas da nova Lei dos Portos, 12.815 de Junho de 2013 e os impactos de sua implantação, bem como pontos negativos e pontos positivos. Foi adotado como metodologia a pesquisa bibliográfica e documental, tendo como fonte secundárias artigos científicos e periódicos. O estudo identificou deficiências no sistema portuário nacional, em questões como gestão, institucional, infra e supra estrutura, ausência de políticas públicas e ambientais nos portos. Além de verificar o alto custo e inoperância do sistema, que arremetem ao Custo Brasil, e coloca o país em desvantagem na concorrência mundial.

IX) O autor Jorge Augusto Minuzzi (2013), em sua monografia “ **Análise da regulação do transporte multimodal do Brasil**”, objetivou analisar até que ponto o processo de obtenção do certificado de Operador de Transporte Multimodal (OTM) de cargas, pode ser simplificado com a finalidade de diminuir a demora na aquisição. Na tentativa de fornecer bases para que se abra a discussão da real necessidade dos mecanismos de controle excessivos por parte das autoridades competentes, que tornam o processo de habilitação das empresas como operadoras de transporte multimodal mais demorado.

O autor discorreu temas como transportes no Brasil, modais ferroviário, rodoviário, aquaviário e dutoviário, agências reguladoras e multimodalidade. Foi observado que existe a

possibilidade de, durante os procedimentos práticos, ocorrerem pequenas alterações, para a emissão mais célere do certificado necessário. Foram verificadas medidas simples como interligação e troca de informações entre as agências de transportes (ANTT, ANTAQUE, ANAC, ANP) por meio de um banco de dados compartilhado online. O autor concluiu que é possível a aceleração das etapas do processo de habilitação do OTM, com o objetivo de tornar o processo mais eficaz.

X) No artigo **“Estratégia logística do milho brasileiro e a prática da intermodalidade: uma avaliação de rotas selecionadas”**, as autoras Andrea Leda Ramos de Oliveira e Bruna Fernanda Ribeiro Lopes (2015), ressaltaram a importância do Brasil no mercado mundial de milho, baseadas nas últimas safras. Em contradição com o avanço das tecnologias para promover o aumento da produção e da produtividade desse produto, os custos com transporte e armazenagem ainda se apresentam como um dos principais fatores que limitam o potencial competitivo desse produto.

O artigo tem como principal objetivo avaliar a distribuição logística do milho e apontar os possíveis ganhos competitivos através da prática da intermodalidade. Partindo do pressuposto que a redução nos custos logísticos, mais precisamente com transporte, pode promover a competitividade do milho em âmbito internacional. Para tanto, foi aplicado um modelo de regressão linear para os fretes dos modais ferroviários e rodoviários, além de uma análise das principais rotas de transportes praticadas para a movimentação do milho com destino aos portos de exportação foi feita.

Ao longo do trabalho foi possível observar o tratamento dado a temas como dinâmica do mercado do milho e logística de transportes. Os resultados indicaram elementos que apontam a intermodalidade como uma das melhores formas para obter maior eficiência na cadeia produtiva do milho.

A seguir, o quadro 02 apresenta o resumo das pesquisas citadas anteriormente sobre o tema apresentado, representando a síntese do estado da arte.

Quadro 2: Síntese dos estudos usados para estruturar o Estado da Arte.

REFERÊNCIAS	TÍTULO	OBJETIVOS	CONCLUSÕES
Barbieri e Silva (2015)	Prospectando influências entre o Custo Brasil e investimento direto estrangeiro à luz do modelo de regressão linear múltipla	Evidenciar os fatores do Custo Brasil e verificar, através do modelo de regressão linear múltipla, verificando se esses fatores influenciaram a recepção	Torna-se necessário que o governo brasileiro trate dos gargalos da economia de maneira sistêmica, para que o Custo Brasil seja reduzido e posteriormente erradicado, reforçando a atuação desse custo como um grande

		de IDE no país, no período entre 1996 e 2009.	entreve para o crescimento do país.
Belmiro Castor (1999)	Custo Brasil: muito além dos suspeitos habituais	Descrever de forma abrangente e ampla componentes do Custo Brasil.	As discussões acerca do Custo Brasil devem considerar dos suspeitos habituais, como: déficit público, elevados custos de transporte e de portos, juros exorbitantes, carga tributária elevada e custos trabalhistas e previdenciários, além desses os fatores que compõem a raiz do problema, como herança burocrática e alterações no modelo econômico.
Dennisson de Oliveira (2000)	A cultura dos assuntos públicos: o caso do Custo Brasil	Evidenciar as causas e formas de se combater o chamado Custo Brasil, através de uma análise feita a partir dos diferentes usos feitos dessa expressão e da sua frequência nos debates.	É evidente a relação entre os fatores do Custo Brasil com a conjuntura histórica e a cultura política brasileira. Concluindo que a competitividade dos produtos e serviços brasileiros, tanto exportáveis quanto os consumidos internamente, parecia ter uma ligação direta com os componentes do Custo Brasil.
Silva, Martins e Vendruscolo (2015)	Custo do Trabalho no Brasil: Um estudo nas empresas que se destacaram no ranking da internacionalização	Analisar os impactos do custo do trabalho na riqueza gerada por empresas brasileiras internacionalizadas.	Mostrou-se relevante participação dos valores distribuídos para os funcionários em relação as receitas geradas pelas empresas do segmento de alimentos, comprovando que a carga imposta pela enrijecida legislação trabalhista as empresas, influencia diretamente na diminuição dos lucros
Neves Junior, Melo, Hildeu Amaral e Costa (2016)	Os resultados da aplicação da Lei nº 12.546 – desoneração da folha de pagamento-na perspectiva de rentabilidade de empresas no setor de construção de infraestrutura	Verificar se a medida idealizada pelo governo federal de impulsionar o crescimento sustentável da economia brasileira através do Plano Brasil Maior (PBM) e a pretendida desoneração da folha de pagamentos, atingiram o resultado esperando especificamente no setor de construção de infraestrutura, em seu primeiro ano de vigência.	A medida adotada pelo governo não aumentou a oferta de emprego no setor estudado e que somente a desoneração da folha de pagamentos não é capaz de estimular a rentabilidade das empresas, as medidas devem ser tomadas de forma sistêmica, envolvendo outros encargos.
Bitencout e Teixeira(2008)	Impactos dos encargos sociais na economia brasileira	Analisar o impacto da redução dos encargos sociais sobre os indicadores macroeconômicos.	A partir de porcentagens consideradas baseadas na representação do custo do trabalho no Brasil, que a redução dos encargos sociais é suficiente para gerar novos postos de trabalho.
Wanke, Hijjar (2009)	Exportadores brasileiros: Estudo exploratório das percepções sobre a qualidade da	Avaliar as percepções dos exportadores brasileiros, como principais usuários do setor de logística, acerca do assunto.	Para os exportadores de carga a granel as maiores dificuldades logísticas são o escoamento da produção e o acesso aos portos marítimos. Exportadores do setor de insumos

	infraestrutura logística		industriais consideram a piora da qualidade de infraestrutura física do modal marítimo e da burocracia para exportação como barreiras limitantes ao desenvolvimento de sua produção, em relação a criticidade de operação portuária.
Araújo (2013)	Sistema portuário brasileiro: Evolução e desafios	Discutir sobre a evolução do setor portuário brasileiro.	As deficiências no sistema portuário nacional, em questões como gestão, institucional, infra e supra estrutura, ausência de políticas públicas e ambientais nos portos, são evidentes e limitam a atuação desse modal de transporte. Fatores como o alto custo e inoperância do sistema, arremetem ao Custo Brasil, e coloca o país em desvantagem na concorrência mundial.
Minuzzi (2013)	Análise da regulamentação do transporte multimodal do Brasil	Analisar até que ponto o processo de obtenção do certificado de Operador de Transporte Multimodal (OTM) de cargas, pode ser simplificado com a finalidade de diminuir a demora na aquisição.	Existe a possibilidade de, durante os procedimentos práticos, ocorrerem pequenas alterações, para a emissão mais célere do certificado necessário. Medidas simples podem ser tomadas, como interligação e troca de informações entre as agências de transportes (ANTT, ANTAQUE, ANAC, ANP) por meio de um banco de dados compartilhado online. O autor concluiu que é possível a aceleração das etapas do processo de habilitação do OTM, com o objetivo de tornar o processo mais eficaz.
Ramos e Lopes (2015)	Estratégia logística do milho brasileiro e a prática da intermodalidade: uma avaliação de rotas selecionadas	Avaliar a distribuição logística do milho e apontar os possíveis ganhos competitivos através da prática da intermodalidade.	A intermodalidade como uma das melhores formas para obter maior eficiência na cadeia produtiva do milho. Partindo do pressuposto que a redução nos custos logísticos, mais precisamente com transporte, pode promover a competitividade do milho em âmbito internacional.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Com base nos estudos pode ser percebido que o Custo Brasil é um assunto discutido de forma abrangente, porém todas as discussões abordam basicamente os mesmos conceitos e componentes, e afirma que esse custo representa uma barreira a ser vencida para o alcance da competitividade internacional.

3. METODOLOGIA

A metodologia tem como objetivo especificar o tipo de pesquisa no qual o estudo se encaixa, desta forma serão descritos os procedimentos metodológicos e as formas de realização da pesquisa.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Uma das fases mais importantes de um trabalho acadêmico é a definição de sua tipologia. Quanto aos fins, segundo Vergara (2007), pesquisa exploratória é aquela realizada em áreas de pouco conhecimento sistematizado. Desta forma esta pesquisa é de cunho exploratório, pois objetiva aumentar o número de conhecimentos sobre o Custo Brasil, além de tentar explicitá-lo de forma abrangente, através de pesquisa documental.

Além disso, a pesquisa justifica-se descritiva pois expõe características de determinada população ou de determinado fenômeno, (VERGARA, 2007), nesse caso o fenômeno utilizado foi o Custo Brasil e seus fatores agravantes, além de formas de solucioná-lo.

Quanto a classificação, este trabalho pode ser considerado qualitativo pois preocupa-se fundamentalmente com a análise do mundo empírico com seu ambiente natural, ou seja, a valorização do contato direto e prolongado do pesquisador com o ambiente e a situação em que está sendo estudada (GODOY, 1995).

Ainda segundo Godoy (1995, p.21), a pesquisa qualitativa ocorre quando o pesquisador “vai a campo buscando “captar” o fenômeno em estudo a partir da perspectiva das pessoas nele envolvidas, considerando todos os pontos de vista relevantes” e podem ser realizadas de três formas: a pesquisa documental, o estudo de caso e a etnografia. Portanto, através de pesquisa documental, este é um estudo que busca interpretar o fenômeno captado.

Quanto a dimensão do tempo, essa pesquisa classifica-se como longitudinal, pois Segundo Cooper e Schindler (2016), permite acompanhar as mudanças características do mesmo fenômeno (indivíduos, empresas, organizações, entre outros) ao longo de um longo período de tempo. Dessa forma foi observado os impactos da FNS no Custo Brasil, ao longo de 4 anos.

3.2 QUESTÕES DA PESQUISA

Vergara (2007) afirma que as questões de pesquisa são “aquelas que se levantam e que deverão ser respondidas no estudo”.

Além disso funcionam como um guia de pesquisa, podendo substituir a formulação de objetivos intermediários.

Desta forma, tendo como base os objetivos específicos identificados na introdução, as questões de pesquisa elaboradas foram:

- Qual o cenário atual da construção da Ferrovia Norte e Sul?
- Quais os assuntos relacionados a Ferrovia Norte e Sul são mais frequentes nas publicações do Jornal Estadão?
- Que impactos da construção da Ferrovia Norte e Sul no combate ao Custo Brasil?
- Que ações estão sendo efetuadas para estimular a conclusão da Ferrovia Norte e Sul?

3.3 ESTRATÉGIA DE PESQUISA

Quantos aos meios, esse estudo utilizou como estratégia a pesquisa documental que, segundo Sá-Silva *et. al.*, (2009, p 04), “é um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para a apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos”.

Dito método ocorre quando:

Um pesquisador utiliza documentos visando extrair dele informações, que o faz investigando, examinando, usando técnicas apropriadas para seu manuseio e análise; segue etapas e procedimentos; organiza informações a serem categorizadas e posteriormente analisadas; por fim, elabora sínteses, ou seja, na realidade, as ações dos investigadores – cujos objetos são documentos – estão impregnadas de aspectos metodológicos, técnicos e analíticos. (SÁ-SILVA *et. al.*, 2009, p.04).

Deve –se tomar como justificativa para o uso de documentos em uma pesquisa o fato de que ele permite ampliar o entendimento de objetos cuja a compreensão necessita de contextualização histórica e sociocultural, além de acrescentar a dimensão do tempo à compreensão do social, favorecendo a observação do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades, práticas, entre outros. (CELLARD, 2008).

Para Sá-Silva *et. al.*, (2009), a pesquisa documental é um procedimento metodológico decisivo em ciências humanas e sociais porque a maior parte das fontes escritas são frequentemente a base do trabalho de investigação.

Dado à similaridade entre pesquisa documental e pesquisa bibliográfica, vale diferenciá-las para melhor compreensão da estratégia utilizada no estudo. Ambas as pesquisas, documental

e bibliográfica, tem como objeto de investigação o documento. Porém, sempre que uma pesquisa se utiliza de apenas fontes como revistas, jornais, documentos legais, arquivos em mídia eletrônica, diz-se que a pesquisa possuiu estratégia documental (APPOLINÁRIO, 2009). Quando a pesquisa não se restringe a esses tipos de documentos mas utiliza livros, periódicos, enciclopédias, ensaios críticos, dicionários e etc., tem caráter bibliográfico (OLIVEIRA,2007).

3.4 DEFINIÇÕES CONSTITUTIVAS

Para uma melhor compreensão de algumas definições ao longo deste trabalho, faz-se necessário alguns conceitos que caracterizam o objeto de estudo.

- a) Bitola: é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea.
- b) Dormente: Dormentes são as peças colocadas transversalmente à via férrea e sobre as quais os trilhos assentam e são fixos. Podem ser de madeira, metal, ou concreto, polímeros, e outros materiais.
- c) TKU: É uma unidade física que mede o esforço, sendo sua base de cálculo **tonelada por quilometro útil**.

3.5 FONTE DE EVIDÊNCIAS E DIMENSÕES DE ANÁLISE

As dimensões de análise foram definidas a partir dos objetivos específicos, e determinaram a abrangência da análise dos dados encontrados, constituídas por andamento da construção da FNS, influências da FNS a economia brasileira e impactos ao Custo Brasil.

As fontes de evidência foram site da VALEC e Portal Eletrônico do Jornal Estadão, conforme explica-se a seguir. A escolha do site da VALEC como fonte de evidências acerca do andamento da construção da FNS, se deu pela variedade de informações sobre os trechos da ferrovia, os estágios da construção, os estados contemplados pela obra, e os objetivos e benefícios da ferrovia.

As reportagens acerca da construção da FNS, foram coletadas no portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo, no período de 2013 a 2016. A escolha do período levou em consideração a influência das eleições nas atividades econômicas, e conseqüentemente nas publicações nos meios de comunicação, sendo assim foram escolhidos os quatro últimos anos, incluindo 2014, ano de eleições presidenciais. A coleta dos dados se deu por meio da pesquisa

de matérias do portal eletrônico do referido jornal, os filtros de pesquisa utilizados foram: como palavras chave “Ferrovia Norte e Sul”, na seção de “economia” e período de “01/01/2013 a 31/12/2016”.

A escolha do Jornal do Estado de São Paulo como fonte de evidências justifica-se por valores como credibilidade, imparcialidade, e veracidade das informações. O jornal foi fundado em 1875, e tem como missão ser um grupo empresarial rentável nos setores de informação e comunicação, nos segmentos de jornalismo, de serviços de informação, divulgação de publicidade, entretenimento e serviços gráficos, divulgar e defender os princípios da democracia e da livre iniciativa. Online desde 1995, mantém seus valores e reputação até os dias atuais.

Para melhor apresentação das fontes e tratamento dos dados, o quadro 1 expõe as dimensões de análise, as fontes de evidências e o tratamento dado as evidências encontradas que foram definidos por meio dos objetivos específicos.

Quadro 3: Dimensões de análise e fonte de evidências.

	Objetivos específicos	Dimensão de análise	Fontes de evidência	Elementos de análise	Tratamento
1	Descrever o andamento da construção da FNS.	Andamento da construção da ferrovia.	Fatos encontrados no site da VALEC, empresa responsável pela administração da ferrovia.	Mapas dos trechos das ferrovias	Descrição dos fatos encontrados
2	Levantar os assuntos sobre a FNS, com maior frequência de abordagem, nas publicações do Jornal Estadão, no período de 2013 a 2016.	Assuntos publicados sobre a FNS.	Publicações do Jornal Estadão, no período entre 2013 e 2016	Matérias publicadas no jornal.	Análise de conteúdo
3	Descrever os assuntos publicados no Jornal Estadão, sobre a FNS, entre os anos de 2013 a 2016.	Assuntos publicados sobre a FNS.	Publicações do Jornal Estadão, no período entre 2013 e 2016	Matérias publicadas no jornal.	Análise de conteúdo
4	Avaliar os impactos da FNS no combate ao custo Brasil.	Impactos da FNS no combate ao Custo Brasil	Publicações do Jornal Estadão, no período entre 2013 e 2016	Conteúdo das matérias sobre Impactos da FNS no Custo Brasil.	Análise de conteúdo
5	Verificar quais ações estão sendo estimuladas com vistas à conclusão da FNS	Ações de estímulos a conclusão da FNS	Projetos futuros encontrados no site da VALEC	Conteúdo do site VALEC.	Descrição de projetos encontrados

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

3.6 CONFIABILIDADE DOS DADOS

Ao se trabalhar com documentos deve-se redobrar a atenção quanto a credibilidade e representatividade das fontes utilizadas. Cellard (2008), ressalta que se faz necessário uma avaliação preliminar dos documentos, sendo constituída de 5 etapas:

- Contexto: analisar o contexto no qual foi produzido o documento.
- O autor (ou os autores): deve-se identificar os interesses, os motivos e a identidade da pessoa que se expressa.
- A autenticidade e a confiabilidade do texto: deve-se verificar a procedência do documento.
- A natureza do texto: verifica-se a natureza do texto, ou seu suporte, a área a qual o texto pertence.
- Os conceitos-chave e a lógica interna do texto: avaliar a importância quanto ao sentido, dos conceitos-chave presentes no texto.

Seguindo essas etapas de análise prévia sugeridas por Cellard (2008), o presente trabalho procurou aumentar a confiabilidade das informações e dados recolhidos na investigação.

3.7 ANALISE DOS DADOS

Segundo Sá-Silva *et. al.*, (2009, p. 10) esta etapa “propõe-se a produzir ou reelaborar conhecimentos e criar novas formas de compreender os fenômenos”. Para Cellard (2008) após feita a avaliação preliminar do texto a etapa de análise documental consiste em:

Reunir todas as partes – elementos da problemática ou do quadro teórico, contexto, autores, interesses, confiabilidade, natureza do texto, conceitos – chave. O pesquisador poderá assim, fornecer uma interpretação coerente, tendo em conta a temática ou o questionamento inicial (CELLARD, 2008. p. 303).

Para analisar os dados recolhidos, realizou-se uma interpretação e síntese de informações, afim de que o conteúdo seja entendido de forma clara e estruturada. Foi feita uma análise de conteúdo, que segundo Bardin (2011), consiste em um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando a obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às

condições de produção ou recepção destas mensagens. O objetivo desse tipo de análise consiste na manipulação de mensagens, para que se possa enxergar mais além do que, aparentemente, está dito no texto. Para Sá-Silva *et. al.*, (2009), deve-se ressaltar:

(...) que a análise de conteúdo é uma dentre as diferentes formas de interpretar o conteúdo de um texto, adotando normas sistemáticas de extrair significados temáticos ou os significantes lexicais, por meio dos elementos mais simples do texto. Consiste em relacionar a frequência da citação de alguns temas, palavras ou ideias em um texto para medir o peso relativo atribuído a um determinado assunto pelo seu autor. Pressupõe, assim, que um texto contém sentidos e significados, patentes ou ocultos, que podem ser apreendidos por um leitor que interpreta a mensagem contida nele por meio de técnicas sistemáticas apropriadas.

Os dados sobre o andamento da construção da ferrovia e projetos futuros foram extraídos do conteúdo localizado no site da empresa responsável pela construção e gerenciamento da FNS, a VALEC engenharia, construções e ferrovias S.A. O conteúdo do site, referente as dimensões de análise, foi coletado e descrito no presente trabalho.

Os dados e informações sobre as influências da FNS foram coletados a partir do conteúdo das publicações acerca da Ferrovia Norte e Sul, no Jornal do Estado de São Paulo (Jornal Estadão), no período entre os anos de 2013 e 2016. As publicações foram agrupadas pelo critério de frequência de abordagem dos assuntos, os assuntos mais frequentes formaram sessões de publicação intituladas pelo tema central e analisados por ano dentro do período estipulado.

Segundo Bardin (2011), a análise de conteúdo é dividida em dois tipos: qualitativa e quantitativa. O que caracteriza a análise qualitativa é o que se pode deduzir ou o sentido que se pode atribuir às palavras, aos temas, às personagens etc. Já na análise quantitativa, o que pesa mais na pesquisa é a frequência com que determinados eventos aparecem no discurso. Desta forma, além de analisar qualitativamente o conteúdo das publicações do jornal em questão, foi feita uma análise quantitativa acerca da frequência de abordagens dos temas centrais.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

A seguir foram descritos os dados levantados por meio da pesquisa documental. O capítulo está dividido em: Descrição do andamento da construção da FNS; Levantamento dos assuntos com maior frequência de abordagem nas publicações no portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo (Jornal Estadão) acerca da FNS; Descrição das publicações por assunto levantado, Impactos gerados pela FNS no combate ao Custo Brasil e, por fim, Ações de estímulo à conclusão da ferrovia.

4.1 DESCRIÇÃO DO HISTÓRICO DO PROJETO CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NORTE E SUL

Ao analisar as publicações em jornais a respeito da construção da Ferrovia Norte e Sul fez-se necessário uma verificação prévia acerca do histórico, bem como o andamento da construção e o projeto completo da ferrovia. Para tanto, os dados a seguir foram extraídos, no geral, do portal eletrônico da empresa responsável, a VALEC.

4.1.1 Histórico da Ferrovia Norte e Sul

Inicialmente a FNS foi idealizada a fim de promover a integração nacional, minimizar custos de transporte e interligar as regiões brasileiras por meio de integrações com ferrovias existentes e novas. Essa ferrovia conceitua-se como um eixo fundamental para o sistema logístico nacional, comumente conhecida como a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro (CNI, 2014).

Iniciada em 1987, a construção da FNS constituía uma ligação com a Estrada de Ferro Carajás (EFC). A concessão para a construção e operação da ferrovia é da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. empresa pública do Ministério de Transportes. Cabe a VALEC administrar os programas de operação, desenvolver estudos e projetos, construir, operar e explorar obras de infraestrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas (VALEC, 2016).

Segundo a VALEC (2016), o traçado inicial previa a construção de 1.550 km, partindo da cidade de Açailândia/MA a Anápolis/GO, cortando os estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. Em 2007 a VALEC subconcedeu à VALE S.A (antiga Cia. Vale do Rio Doce) o trecho entre Açailândia/MA a Palmas/TO, com extensão de 719 km. Essa subconcessão prevê a exploração comercial da ferrovia durante 30 anos (VALEC). A VALE S.A, por sua vez, criou

uma empresa dedicada a logística, sendo esta a Valor da Logística Integrada (VLI) que administra atualmente o trecho concedido (CNT, 2015).

Em 2008, através da Lei nº 11.772 de 17 de setembro, foram incorporados ao traçado inicial da ferrovia os trechos entre Barcarena/PA a Açailândia/MA ao norte, e ao sul de Ouro Verde/GO a Panorama/SP. Mais tarde, em 2012, a VALEC contratou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para os trechos de Panorama/SP a Chapecó/SC e Chapecó/SC a Rio Grande/RS, que atualmente consta como projeto futuro. Quando concluída, a obra terá 4.787 km de extensão em bitola larga (1,60 m) entre Barcarena /PA e o Rio Grande/RS, configurando a ferrovia de norte a sul do Brasil (VALEC, 2016).

Pelo cenário apontado, a FNS representa uma promessa de desenvolvimento logístico que o país espera há aproximadamente 30 anos e sua construção vem sendo marcada, ao longo desses anos, por irregularidades técnicas, fraudes e superfaturamentos. A CNI (2014), em um estudo sobre a integração nacional promovida pela FNS, discute pontos importantes levantados pelo relatório de auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) nos trechos entre Palmas/TO e Estrela D'Oeste/SP, que resultaram no prolongamento da conclusão da obra, são eles:

1. Irregularidades sistêmicas ocorridas por falha de controle de execução ou por falha de implementação de normativo, sem justificativa técnica;
2. Serviços com qualidade deficiente que reduzem a vida útil, podem causar acidentes e até descarrilamentos:
 - i) Superelevação executada fora do padrão;
 - ii) Dormentes de madeira danificados nos aparelhos de mudança de via;
 - iii) Dormentes de concreto danificados;
 - iv) Deficiência de marcos de sinalização;
 - v) Desnívelamento longitudinal da via;
 - vi) Não formação de trilhos longos soldados.
3. Defeitos que ameaçam a integridade da via, como ausência de dispositivos de drenagem e proteção dos taludes que geram assoreamento, erosões e passivos ambientais.

Além de irregularidades técnicas, o relatório do TCU ainda denuncia envolvimento da VALEC com esquemas de corrupção, incluindo fraudes e superfaturamentos das obras. A construção da FNS se mostra como uma obra complexa, e esses pontos são influenciadores diretos a sua lenta conclusão.

4.1.2 Andamento da construção da Ferrovia Norte e Sul

Nesta seção foram apresentados os trechos componentes da ferrovia, bem como seu estado atual.

I) O primeiro trecho é o prolongamento norte da ferrovia, entre Barcarena/PA e Açailândia/MA não teve suas obras iniciadas. São aproximadamente 477 km de extensão e será interligado ao Complexo Portuário de Vila do Conde/PA. O Mapa 1 apresenta o trecho e suas interligações.

Mapa 1: Trecho entre Barcarena/PA e Açailândia/MA.



Fonte: VALEC (2016)

É possível observar no Mapa 1 o trecho, representado pela cor vermelha, que segundo a VALEC teve seu Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) entregue em 2012 com investimento previsto de R\$ 3,7 milhões.

II) O segundo trecho está compreendido entre Açailândia/MA e Palmas/TO com 719 km de extensão, e foi concluído em 2010, com investimento final de R\$ 1,65 bilhão. Subconcedido à VALE S.A, o trecho encontra-se em operação, suas principais cargas são transporte de grãos, carne, açúcar, milho, etanol, soja e seus subprodutos (farelo e óleo). O Mapa 2 ilustra o trecho em questão que está representado pela cor azul, passando pelos estados do Maranhão e Tocantins.

Mapa 2: Trecho entre Açailândia/MA e Palmas/TO.



Fonte: VALEC (2016)

Em Açailândia/MA a FNS se conecta com a Estrada de ferro Carajás (EFC) e em Porto Franco/MA através da implantação – em estudo - da ligação a cidade de Eliseu Martins/PI, a FNS se conectará com a ferrovia Transnordestina será possível acesso a portos em Pernambuco e Ceará.

III) O terceiro trecho compreende as regiões de Palmas/TO – Uruaçu/GO – e Anápolis/GO, com extensão de 855 km, tornando a FNS um centro logístico para o país. O trecho encontra-se construído e foi entregue em 2014, não foi concessionado porém está em operação pela VALEC, o investimento executado nesse trecho foi de R\$ 4,6 bilhões. O Mapa 3 representa esse trecho, concluído, representado pela cor preta, que consiste na ligação entre os estados do Tocantins e Goiás.

Mapa 3: Trecho entre Palmas/TO – Uruaçu/GO – Anápolis/GO.



Fonte: VALEC (2016)

É possível identificar a ligação da FNS com duas outras importantes ferrovias de integração, a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOLE) e Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO), ambas ainda em projetos. Em Figueirópolis/TO a FNS se conecta com a FIOLE que vai até Ilhéus/BA, e em Campinorte/GO se conecta com a FICO, que finaliza no estado do Mato Grosso em uma futura conexão com a Ferrovia Transcontinental (em estudos).

IV) O quarto trecho fica entre Ouro Verde/GO e Estrela D'Oeste/SP, segundo a VALEC essa é uma das principais regiões do agronegócio no país. Serão 684 km de extensão em construção e o investimento previsto é de R\$ 5,5 bilhões. O Mapa 4, expõe em detalhes o trecho, representado pela cor verde.

Mapa 4: Trecho entre Ouro Verde/GO e Estrela D'Oeste/SP.



Fonte: VALEC (2016)

O trecho citado passa pelos estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, finalizando no Pátio de Intercambio entre a FNS e Ferrobán de Estrela D'Oeste, a previsão para conclusão das obras é para o primeiro semestre de 2018.

V) O quinto trecho é o de Estrela D'Oeste/SP e Panorama/SP, com EVTEA concluído em 2012, apresenta extensão de 264 km e investimento previsto de R\$ 0,89 bilhão. O Mapa 5 exibe este trecho, representado pelo pontilhado na cor vermelha.

Mapa 5: Trecho entre Estrela D'Oeste/SP e Panorama/SP.



Fonte: VALEC (2016)

Pode-se observar no mapa que o trecho compreende apenas o estado de São Paulo, mas segundo a VALEC ele será uma importante ligação com um projeto futuro em planejamento, a Ferrovia do Pantanal, no estado do Mato Grosso do Sul.

VI) O sexto trecho vai de Panorama/SP a Chapecó/SC está com obras previstas para iniciar em novembro de 2017, o investimento previsto compreende todo o prolongamento sul da FNS, incluído o trecho até Rio Grande/RS, e será de R\$ 9,8 milhões, atravessando os estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina. O Mapa 6 expõe o trecho e suas conexões.

Mapa 6: Trecho entre Panorama/SP e Chapecó/SC.



Fonte: VALEC (2016)

O Trecho possui extensão de 950,8 km, possui ligação com o Corredor ferroviário de Santa Catarina, um projeto futuro que atravessa o estado de leste a oeste, promovendo o escoamento da produção pelos os portos da região.

VII) O sétimo e último trecho da FNS está entre as cidades de Chapecó/SC e Rio Grande/RS, finalizando no Porto de Rio Grande com extensão de 832,9 km. O EVTEA do trecho está concluído e o investimento está previsto, para todo prolongamento sul, em R\$ 9,8 milhões. O Mapa 7 apresenta o trecho final da ferrovia.

Mapa 7: Trecho entre Chapecó/SC e Rio Grande/RS.



Fonte: VALEC (2016)

É possível observar que o trecho atravessa o estado de norte a sul e passa por diversas cidades, finalizando o maior eixo logístico do país.

A VALEC aprovou o EVTEA de dois ramais que interligam a FNS com a Ferrovia Centro Atlântica. O primeiro fica localizado entre Quirinópolis/GO e Itumbiara/GO com 203,3 km de extensão, e o segundo entre Goiânia/GO, Anápolis/GO e Brasília/DF com 211,5 km de extensão.

Os ramais estão apresentados pelo Mapa 8, representados pela cor vermelha, prometem cumprir um dos principais objetivos da FNS que é integrar a malha ferroviária brasileira.

Mapa 8: Ramais da Ferrovia Norte e Sul.



Fonte: VALEC (2016)

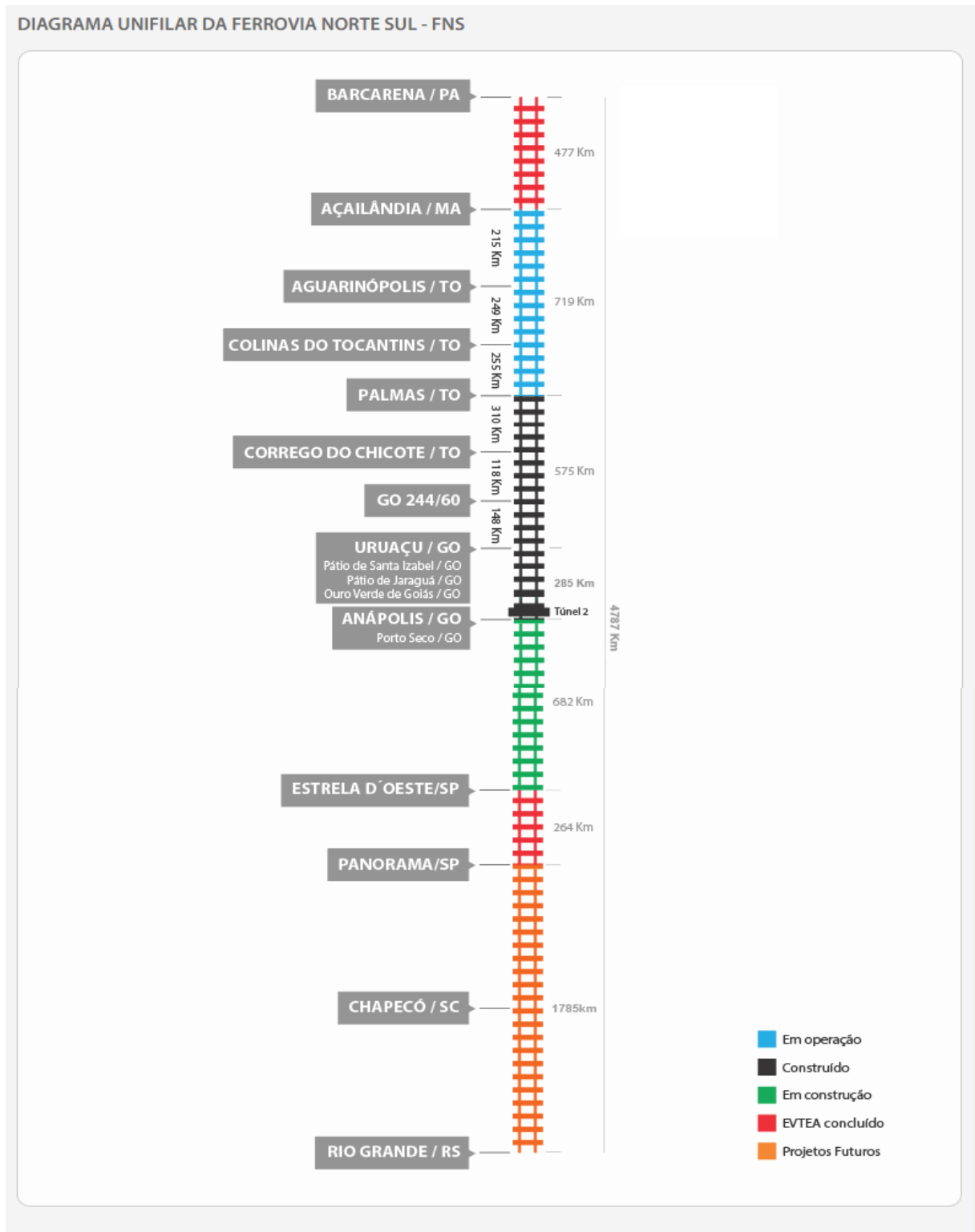
Além de objetivos já estabelecidos pela VALEC, a serem alcançados com a construção da ferrovia, a empresa garante, ainda, nos limites de suas responsabilidades, que a FNS trará benefícios como:

- a) Redução de custos de comercialização no mercado interno;
- b) Redução dos custos de transportes;
- c) Redução da emissão de poluentes;
- d) Redução do número de acidentes em estradas;
- e) Melhoria do desempenho econômico de toda malha ferroviária;
- f) Aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no exterior;
- g) Incentivar os investimentos, a modernização e a produção agrícola;
- h) Melhorar a renda e a distribuição da renda nacional.

Ao relacionar esses benefícios com a fundamentação teórica do presente trabalho, pode-se observar que são pontos fundamentais no combate ao Custo Brasil e a ineficiência do sistema logístico no país. Na prática, esses benefícios, sem sua maioria, ainda não foram alcançados, como mostra a descrição dos trechos da ferrovia, muitos ainda se encontram com construção estagnada, e outros ainda sem operação. É necessário uma maior atenção e esforços para a conclusão dessa obra, visando alcançar o objetivo maior, que é a integração dos modais e uma maior utilização do modal ferroviário, tendo em vista seus benefícios.

Para uma melhor visualização da ferrovia o Diagrama 1 ilustra toda a extensão da FNS, incluindo os trechos concluídos e em operação, os trechos já construídos, trechos em estudos e projetos futuros.

Diagrama 1: Diagrama unifilar da FNS.



Fonte: VALEC (2016)

Ao analisar a ilustração da extensão da FNS completa, pode-se afirmar que a grandeza e complexidade dessa obra fazem jus a denominação de “espinha dorsal do sistema logístico brasileiro”.

4.2 LEVANTAMENTO DOS ASSUNTOS, RELACIONADOS A FERROVIA NORTE E SUL, COM MAIOR FREQUENCIA DE ABORDAGEM NAS PUBLICAÇÕES DO JORNAL ESTADÃO

Esse subcapítulo contém a análise do conteúdo das publicações coletadas. Foram encontrados 154 itens, incluindo fotos, vídeos e matérias, todos relacionados a construção da FNS. Analisando a tabela 3 pode-se previamente tirar algumas conclusões referente a quantidade de publicações no jornal no período entre os anos de 2013 e 2016.

Tabela 3: Tabela referente ao tipo de itens encontrados.

Itens/Ano	2013	2014	2015	2016
Matérias	42	40	33	25
Fotos	0	6	5	1
Vídeos	0	1	0	1
Total de itens	42	46	38	27

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Observa-se na tabela 3 que o número de matérias referente a FNS nos anos de 2013 e 2014 foi maior do que nos anos que se seguiram. Isso aconteceu provavelmente porque estes anos foram caracterizados por um aumento da publicidade e divulgação das obras e ações do governo, por serem anos de campanha eleitoral.

Quanto a análise do conteúdo das publicações, foi realizada a partir da separação das matérias por assuntos, sendo estes encontrados de acordo com a frequência que eram tratados nas publicações, e foram paralelamente relacionados com a fundamentação teórica do presente trabalho.

Por terem um caráter geral, os itens que contiveram apenas fotos e vídeos não foram incluídos dentro dos assuntos, objetivando uma análise mais precisa acerca do conteúdo das matérias. A tabela 4 expõe a separação das matérias por assuntos encontrados e a frequência com que eram tratados nas publicações.

Tabela 4: Frequência de tratamento dos assuntos nas publicações.

Assuntos	Total de matérias
Denúncias de corrupção	11
Razões para construção da FNS	11
Impactos da construção da FNS	19
Conexões	14
Política	4
Gestão	81
Total	140
Média das matérias	23,3

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

De acordo com a tabela 4, as matérias com assunto de maior frequência foram sobre a gestão da FNS. Dentro do assunto “gestão” pode-se observar temas administrativos, como atrasos na realização de leilões, na definição dos parâmetros de contratos e licitações, fiscalização da obra, concessões, irregularidades técnicas, como também investimentos de ordem pública e privada.

Outro assunto que foi tratado de forma expressiva no período foi o de impactos da construção da FNS, que abrangem desde os primeiros carregamentos nos trechos até a atração de investimentos estrangeiros.

As matérias referentes as razões para construção da FNS, englobam gargalos de produção, custos extras com logística, entre outros, e tiveram uma frequência abaixo da média, sendo a frequência média de 15,5 matérias por assunto. Outra matéria que apresentou frequência abaixo da média foi sobre as “denúncias de corrupção”, e as matérias com menor frequência foram sobre o assunto “política”, entende-se que todas as matérias se encontram em um contexto político e estrutural do país, porém essas matérias específicas retratam ações e decisões diretas do governo federal.

4.3 DESCRIÇÃO DOS ASSUNTOS LEVANTADOS

Esse item apresenta a análise de conteúdo das matérias por assunto definido, onde foram enfatizados os pontos mais relevantes de cada ano analisado, a fim de atender ao objetivo geral do presente trabalho.

I) Denúncias de corrupção

Ao todo foram onze matérias que abordaram especificamente denúncias de corrupção, dentre essas denúncias foi possível observar alguns tipos de corrupção diferentes, como: formação de cartéis, desvios de verbas, fraudes em contratos e superfaturamentos, como dispostos na tabela 5.

Tabela 5: Denúncias de corrupção.

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016
Formação de cartéis	0	0	0	3
Desvio de verbas	0	0	1	2
Fraudes em contratos	0	0	1	1
Superfaturamentos	0	3	0	0
Total por ano	0	3	2	6

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Nota-se na tabela 5 que as denúncias de corrupção começaram a ganhar espaço no ano de 2014, ano de eleições presidenciais, que de certa forma pode ter influenciado os conteúdos nos portais de informação do país.

No ano de 2013, dentro dos parâmetros dessa pesquisa, não houve publicações relativas a esse assunto. Já no ano de 2014 três denúncias expõem superfaturamentos. A figura 2 expõe uma publicação de 2014, que representa as denúncias publicadas no segundo ano analisado.

Figura 2: Publicação sobre denúncia de superfaturamento.

ESTADÃO ECONOMIA » TCU encontra superfaturamento na ferrovia Norte-Sul

ECONOMIA | TCU

TCU encontra superfaturamento na ferrovia Norte-Sul

Auditoria encontra irregularidade de R\$ 37,3 milhões em parte de obra entre os municípios de Aguiarnópolis e Palmas e pede ressarcimento

Fonte: Jornal Estadão (2014)

Essa matéria abordou apontamentos do TCU de irregularidades no orçamento das obras da FNS, em julho de 2014, denunciando um superfaturamento de R\$ 37,3 milhões nas obras, os sobrepreços foram encontrados em serviços, insumos e encargos em trecho de Aguirnópolis/TO e Palmas/TO,

No ano de 2015, houve denúncias de corrupção relativas ao envolvimento da empreiteira responsável por construção de lote da ferrovia, em esquemas de corrupção descobertos pela investigação denominada “Lava Jato”, que averigua desvios e lavagem de dinheiro envolvendo empresas como Petrobrás e empreiteiras privadas. Houve ainda publicações referentes a desvios de verbas destinadas a telecomunicações, para conclusão de obras da FNS, nos trechos administrados pela VALEC.

Foi possível observar, nas matérias desse assunto, a influência negativa da corrupção sobre a execução de programas e projetos de infraestrutura do governo, que se mantiveram estagnados em alguns períodos aguardando a resolução de irregularidades desse gênero, fica visível essa influência a partir da verificação da figura 3.

Figura 3: Publicação sobre paralização de obras por irregularidades relacionadas a corrupção.



Fonte: Jornal Estadão (2015)

Na análise de matérias publicadas no ano de 2016, a publicação mais recente do jornal sobre esse assunto, aborda a investigação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), entidade que consiste em uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Justiça com missão de zelar pela livre concorrência no mercado brasileiro, acerca de formação de cartéis em obras tanto da Petrobrás como da FNS e Usina Belo Monte, todas obras de infraestrutura. Essa matéria foi disponibilizada no portal eletrônico do jornal em dezembro de 2016, podendo ser verificada na figura 4.

Figura 4: Publicação sobre envolvimento da VALEC com formação de cartéis.



A colaboração da Carioca foi acertada diretamente com a Justiça, em Curitiba, mas o Cade também precisou negociar esse acordo de leniência por oito meses. Este é o sexto acordo de leniência assinado com o Cade resultante da operação Lava Jato. Entre os anteriores, estão a investigação de cartel em licitação de Angra 3, da Valec na Ferrovia Norte-Sul e também na usina de Belo Monte.

A investigação mira a possibilidade de acordos de fixação de preços, condições, vantagens e abstenções de participação. Além da divisão de mercado entre os concorrentes, também haveria supressão de propostas e apresentação de ofertas de cobertura. O Cade também investiga a troca de informações sensíveis à concorrência para limitar a competição nessas licitações.

Fonte: Jornal Estadão (2016)

Ao analisar a relevância do assunto “denúncias de corrupção”, foi possível verificar que o país vem sendo privado de utilizar infraestrutura de qualidade e um sistema logístico integrado, ao longo de quase 30 anos, desde o início das obras em 1987, por barreiras criadas pelas irregularidades associadas a corrupção.

II) Razões para construção da Ferrovia Norte e Sul

As publicações referentes a esse assunto trazem as razões que apresentam a necessidade da construção da FNS, bem como a total integração do sistema ferroviário nacional, ou seja,

expõem as deficiências no sistema de transporte do país que seriam solucionadas com a operação da ferrovia.

Ao todo foram onze publicações e os temas verificados aqui foram: gargalos logísticos, custos adicionais a transações no mercado brasileiro e perda de competitividade do modal ferroviário em âmbito nacional, a tabela 6 apresenta a distribuição das publicações.

Tabela 6: Razões para construção da FNS

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016
Gargalos logísticos	6	0	0	0
Custos adicionais em transações mercadológicas	0	1	0	0
Perda e competitividade do modal ferroviário	0	4	0	0
Total por ano	6	5	0	0

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Pelos dados levantados percebe-se que os primeiros anos se mostraram expressivos com publicações sobre esse assunto, porém nos anos de 2015 e 2016 não houveram publicações relacionadas.

As três primeiras publicações do ano de 2013, abordam a falta de alternativas para escoar a safra agrícola. O início deste ano foi marcado pela taxa recorde de produção de soja e milho, ponto positivo para a produção brasileira, porém a falta de portos, rodovias e ferrovias de qualidades para o escoamento dessa produção, trouxe problemas para as empresas no período. A figura 5 expõe uma dessas reportagens.

Figura 5: Publicação referente a gargalo em portos brasileiros.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'ESTADÃO ECONOMIA'. The article title is 'Falta de alternativas para escoar safra provoca gargalo em portos brasileiros'. Below the title, there is a sub-headline: 'Sem ferrovias e hidrovias e com rodovias em péssimas condições, quase dois terços da produção de grãos é levada a Santos e Paranaguá'. The article is categorized under 'ECONOMIA'. The top navigation bar includes the website logo, a search icon, and social media icons for Facebook, Twitter, and a user profile icon labeled 'ENTRAR'.

A falta de rotas alternativas para escoar a safra agrícola criou uma forte concentração no sistema portuário. Sem ferrovias e hidrovias suficientes e com estradas em péssimas condições, quase dois terços dos grãos exportados acabam indo para Santos e Paranaguá. O restante é dividido entre 16 terminais espalhados pela costa, especialmente entre aqueles instalados nas regiões Sul e Sudeste, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: Jornal Estadão (2013)

Essa publicação confirma a importância da integração não apenas entre as ferrovias da malha brasileira, mas entre todos os modais de transporte, para o bom funcionamento da cadeia logística. Ainda no primeiro ano analisado, foi publicada uma matéria que apresenta uma produção acelerada e uma logística deficiente, que influencia a competitividade no mercado. A figura 6 mostra uma matéria que comprova essa afirmação.

Figura 6: Publicação referente a falta de infraestrutura.



Outra obra essencial para desafogar os portos do Sul e Sudeste é a Ferrovia Norte-Sul, cujas obras se iniciaram há 26 anos, no governo de José Sarney. "Ela está parada até o fim do ano por falta de trilhos; o Brasil não tem fábrica de trilhos e eles são importados da China", diz Pessoa.

O alto valor do frete é outro fator que inibe a saída do cereal do Estado. "Levar o milho para o Sul ou Sudeste pode custar 50% ou mais do valor do milho", diz o sócio-diretor da Agroconsult, da Plataforma Agro, André Pessoa. Frete caro, falta de armazéns e de portos são só alguns gargalos logísticos para a comercialização da safra brasileira, que teve, em abril e maio, seus momentos mais críticos - prolongados agora com a safra de milho. O caos logístico só se aprofunda à medida que o campo responde com produções cada vez maiores. Em 12 anos, a colheita quase dobrou de tamanho, indo de 100 milhões de toneladas em 2001-2002 para os atuais 184 milhões de toneladas, sem que houvesse investimentos proporcionais em infraestrutura.

Fonte: Jornal Estadão (2013)

Pode-se destacar a importância dada pela publicação a construção da FNS, classificando-a como uma opção para dissolver os gargalos ocasionados pela falta de infraestrutura.

No ano de 2014, apenas uma matéria a respeito desse assunto foi publicada, abordando uma comparação do Brasil com países como China e Estados Unidos. Segundo essa publicação, o Brasil tem uma dependência significativa do modal rodoviário, o que influencia o alto custo do Brasil. A figura 7 expõe a publicação em questão.

Figura 7: Publicação acerca do alto custo do Brasil.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'ESTADÃO ECONOMIA'. The article title is 'Empresa gasta 11% da receita com logística'. Below the title, there is a sub-headline: 'Forte dependência do transporte rodoviário é um dos principais fatores para o alto custo no Brasil, que supera o de países como China e EUA'. The page also features social media sharing icons (Facebook, Twitter) and a search icon in the top right corner.

Em algumas áreas, o peso da logística é ainda mais perverso à competitividade das empresas. No setor de papel e celulose, o custo corrói 28,33% da receita bruta; na indústria da construção, 21,33%; e na mineração, 16%, segundo pesquisa da Fundação Dom Cabral, com 111 empresas, responsáveis por 17% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

Na média, a participação dos custos nas contas das empresas já foi maior. Em 2012, na última pesquisa da fundação, estava em 13%. Mas a melhora do indicador está mais associada à desaceleração da economia nacional, que reduziu a pressão sobre a oferta de serviços, do que aos avanços - ainda tímidos - da infraestrutura, explica o professor da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, um dos autores da trabalho.

Da mesma forma, elas reivindicam agilidade na expansão da malha ferroviária, usada por apenas 14% delas. O transporte sobre trilhos recebeu a pior nota entre as demais modalidades. Quase 92% das empresas consideram o transporte muito ruim ou ruim. Hoje uma das maiores deficiências da malha ferroviária é a falta de capacidade para atender novos clientes. Os projetos em construção andam a passos lentos, a exemplo da Ferrovia Norte Sul e Transnordestina.

Fonte: Jornal Estadão (2014)

É possível notar a importância dessa publicação através da abordagem objetiva acerca da elevação dos custos no Brasil por falta de uma logística integrada e eficiente. As empresas brasileiras enfrentam situações semelhantes a essa apresentada, desafiando a instabilidade brasileira para se manter no mercado. Os anos de 2015 e 2016 não apresentaram publicações específicas sobre o assunto.

A partir da análise de conteúdo das publicações sobre os gargalos na logística brasileira, foi possível verificar que sempre que os pontos críticos desse entrave eram discutidos, a construção da FNS e a integração com outras ferrovias, além de outros modais de transporte, eram apresentadas como forma de resolução de problemas. Através dessa abordagem paralela fica visível que a conclusão da FNS se tornou uma necessidade para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira.

III) Impactos da construção da Ferrovia Norte e Sul

De forma geral esse assunto abrange impactos positivos e negativos da construção da ferrovia, além de avanços desencadeados durante a construção da mesma. Ao todo, foram identificadas dezenove publicações acerca do assunto, dentre estas apenas uma abordou impactos negativos gerados pela construção, sendo possível verificar a frequência de tratamento de impactos positivos registrados. A tabela 7 mostra a frequência dessas publicações por ano.

Tabela 7: Impactos da construção da FNS.

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016
Avanços na construção	1	1	2	0
Atração de investimentos	0	2	4	1
Escoamento da produção	2	2	0	0
Integração dos modais de transporte	0	1	3	0
Total por ano	3	6	9	1

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Esse assunto foi bem abordado pelas publicações do jornal, pode-se observar na tabela que os três primeiros anos foram marcados por atração de investimentos, escoamento da produção e integração dos modais de transporte.

No ano de 2013, as publicações seguiram uma linha de apresentação de pontos positivos gerados pela obra. Tratando principalmente de melhorias as cidades contempladas pela ferrovia e ainda sobre o desenvolvimento trazido pelos trechos já em operação. É o caso da publicação sobre os avanços vivenciados pelo estado do Tocantins, como é apresentado pela figura 8.

Figura 8: Publicação referente a desenvolvimento do estado do Tocantins.

ESTADÃO ECONOMIA » Tocantins cresce acima da média

ECONOMIA | FORUM ESTADAO NORTE

Tocantins cresce acima da média

Estado quer fortalecer a agroindústria

Célia Bretas Tahan, especial para o Estado.
05 Dezembro 2013 | 18h20

Com um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 18,06 bilhões em 2011, o Tocantins ocupa o 24º. lugar no ranking dos Estados brasileiros, com participação de 0,4% no PIB nacional.

O crescimento atingiu 6,4%, superando a média nacional de 2,7%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Secretaria do Planejamento do Tocantins (Seplan).

O produtor rural e deputado estadual Sandoval Cardoso considera que o Tocantins tem todas as condições favoráveis para o agronegócio: posição geográfica privilegiada; malha viária pavimentada, ligando quase todas as 139 cidades do Estado, ideal para o escoamento da produção, além da Ferrovia Norte/Sul; clima favorável, com estações de seca e de chuva bem definidas; água em abundância e barreira sanitária eficiente.

Fonte: Jornal Estadão (2013)

Pode-se notar que dentre os fatores responsáveis pelo crescimento acima da média no ano de 2013 do estado em questão, a FNS está inserida como ponto positivo.

As publicações no primeiro semestre do ano de 2014 tiveram o mesmo caráter de abordagens do ano anterior, apresentando os pontos positivos e os benefícios gerados a cidades contempladas. Porém no mês de agosto do mesmo ano, uma publicação chamou atenção para um ponto negativo, a figura 9 apresenta essa matéria.

Figura 9: Publicação referente a impacto negativo da construção da FNS.

ESTADÃO EC Forvo: the pronunciation dictionary. All the words in the world pronounced by native speakers
<https://forvo.com> f t ... Q ENTRAR

Transporte de carga na Ferrovia Norte-Sul atrai apenas uma empresa

Única candidata cujo nome não foi revelado demonstrou interesse desde que tenha acesso ao porto de Itaqui, por uma linha que pertence à Vale

BRASÍLIA - Só uma empresa se candidatou, e ainda sob condições, a operar trens no trecho de 855 km da Ferrovia Norte-Sul, entre Anápolis (GO) e Palmas (TO), inaugurado em maio pela presidente Dilma Rousseff. Seguindo o novo modelo ferroviário, a estatal Valec ofereceu ao mercado a possibilidade de empresas colocarem seus vagões e locomotivas no trecho para transportar carga própria ou de terceiros. Mas, embora a rota seja importante ao escoamento de grãos, farelo e combustíveis, a resposta foi perto de zero.

Fonte: Jornal Estadão (2014)

A falta de atratividade de investimentos para a operação da ferrovia representa um impacto negativo a economia, considerando a complexidade da obra e a necessidade dos serviços prestados por ela.

Nos anos de 2015 e 2016 as principais publicações, trazem novos avanços como atração de novos investidores, tanto brasileiros quanto estrangeiros, para operação dos trechos inaugurados da ferrovia, o que simbolizam avanços para economia, além da repetida ocorrência de publicações abordando impactos positivos a cidades contempladas pela ferrovia. A figura 10 apresenta uma publicação do mês de outubro de 2015 que aborda uma atração de investimento estrangeiro para a FNS, representando um dos avanços tratados durante esses dois anos.

Figura 10: Publicação referente a atração de investimento estrangeiro.

Fonte: Estadão (2015)

Os impactos apresentados pelas publicações desse assunto tiveram caráter positivo, levando em consideração que apenas uma delas abordou impactos negativos. A partir dessa análise pode-se afirmar que a construção da FNS representa impactos positivos a economia brasileira, o que desencadeia a necessidade de maiores esforços para a conclusão desta obra para, visando ao combate aos altos custos do Brasil.

IV) Conexões

Com publicações frequentes, o assunto conexões foi abordado ao longo dos quatro anos enfatizando a importância da integração entre os modais de transporte na logística brasileira. O conteúdo dessas publicações não se mostrou específico acerca da FNS, por esse motivo não foi apresentado de forma aprofundada, ao todo foram quatorze publicações, como exposto pela tabela 8.

Tabela 8: Conexões.

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016
Conexões entre outros modais de transporte e a FNS	4	6	3	1
Total por ano	4	6	3	1

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

V) Política

As publicações enquadradas nesse assunto tiveram ligação direta com afirmações e resoluções oriundas do governo federal na época. O assunto foi pouco abordado pelo jornal, com apenas quatro publicações específicas, como exposto pela tabela 9.

Tabela 9: Política.

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016
Pronunciamentos do governo	2	1	0	1
Total por ano	2	1	0	1

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Por meio da tabela, pode-se notar que esse tipo de assunto não teve repercussão relevante nas publicações dos anos observados. Duas dessas publicações aconteceram no ano de 2013, como expõe a figura 11.

Figura 11: Publicações referente a política.

≡ **ESTADÃO**
Busca

'É absurdo' TCU mandar parar obra, afirma Dilma

para contratação de obras por meio do sistema de registro de preços. As obras com problemas são: a pavimentação da BR-448, a Rodovia do Parque, na Grande Porto Alegre; a Ferrovia Norte-Sul, no Tocantins; a construção da Ferrovia Oeste-Leste, na Bahia; o esgotamento sanitário em Pilar, em Alagoas; a avenida LUCAS AZEVEDO, ESPECIAL PARA O ESTADO

09 de Novembro de 2013 | 08h13

ECONOMIA | [f](#) [t](#) ...

Ministro defende recomendação do TCU sobre obras

cabe ao Congresso. Ele observa que nem sempre o Legislativo segue todas as recomendações feitas no relatório. Neste ano, os ministros recomendaram a paralisação de sete obras. Estão na lista trecho da Ferrovia Norte-Sul em Tocantins, a Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol) na Bahia

EDUARDO BRESCIANI

08 de Novembro de 2013 | 21h25

Fonte: Jornal Estadão (2013)

No ano de 2014, mais uma publicação tratou de acontecimentos ligados diretamente ao mandato do governo em questão. Não houve publicações acerca do assunto no ano de 2015 e em 2016 houve o tratamento de decisões tomadas pelo governo federal na época.

VI) Gestão da FNS

O último assunto analisado nas publicações do jornal, se mostrou expressivo com abordagem em oitenta e uma matérias no período de análise. Trata-se de temas relacionados a administração de contratos, licitações e operação da ferrovia, irregularidades técnicas, concessões e investimentos, considerando a VALEC como responsável por essas atividades da ferrovia. A tabela 10 apresenta essas publicações.

Tabela 10: Gestão da FNS.

Tipo de Matérias/Ano	2013	2014	2015	2016	Total por assunto
Administração	5	7	6	7	25
Concessões	17	3	10	5	35
Investimentos	3	6	2	2	13
Irregularidades técnicas	2	4	1	1	8
Total por ano	27	20	19	15	81

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Pode-se verificar na tabela 10 que o tema “concessões” foi amplamente abordado dentre os tipos levantados. Discutido em trinta e cinco matérias, as concessões consistem em permissões outorgadas ou entregues, que podem ser de exploração, comercialização ou operação de serviços ou recursos públicos.

Nota-se ainda que o segundo tipo mais discutido foi “administração”, com vinte e cinco publicações referente a atrasos, paralizações da obra e regulamentação de contratos, o que reflete claramente a falta de gestão da ferrovia. Os investimentos foram pouco tratados pelas publicações no período analisado, apenas treze publicações ao todo e englobam investimentos de ordem pública e privada.

A tabela 10 mostra que as irregularidades técnicas, apesar de sua relevância, foram apontadas em apenas oito matérias, em sua maioria por auditorias do TCU e também por vistorias da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), e são relativas a insumos inadequados para uso, abandono da obra, descumprimento de contratos por empreiteiras.

Os tipos de matérias analisados dentro do assunto “Gestão da FNS”, estão apresentados nos sub-tópicos que seguem, em ordem decrescente de frequência de abordagem.

- Concessões

Desde o primeiro ano analisado até o último, existe a preocupação com os parâmetros a serem estabelecidos por parte do governo, com as regulamentações a serem exigidas das empresas interessadas, com os valores dessas concessões e o tempo de vigência.

O ano que obteve publicações mais frequentes sobre esse tema foi o ano de 2013; isso se justifica por crescentes esforços por parte do governo federal, nesse período, para sanar os déficits de infraestrutura do Brasil, dar início as operações da FNS, bem como outras obras de infraestrutura, provavelmente por 2013 ser o ano que antecedeu as eleições presidenciais de 2014. Uma publicação de fevereiro de 2013, apresentada pela figura 12, exemplifica esses esforços.

Figura 12: Publicação referente a novo pacote de concessões.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'ESTADÃO ECONOMIA'. The article is titled 'Governo prepara novas concessões'. Below the title, there is a sub-headline: 'Objetivo de pacotes que serão anunciados para rodovias e ferrovias é zerar déficit de infraestrutura no País, calculado em R\$ 500 bilhões'. At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and a general share icon.

LU AIKO OTTA / BRASÍLIA,
O Estado de S.Paulo
26 Fevereiro 2013 | 02h04

Ao encerrar seu mandato, em dezembro de 2014, a presidente Dilma Rousseff quer ter colocado na rua um volume de projetos capaz de zerar o déficit de infraestrutura no Brasil, estimado em R\$ 500 bilhões. Para isso, vai contar com a ajuda da iniciativa privada. Estão no forno novas concessões e, em alguns casos, Parcerias Público-Privadas (PPPs).

O presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, pretende apresentar em março ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit) um novo conjunto de concessões em rodovias e ferrovias.

Fonte: Jornal Estadão (2013)

A matéria aborda explicitamente o esforço do governo vigente na época, em terminar o mandato com déficit em infraestrutura zerado. Leva-se em consideração que as concessões são pontos chave para o funcionamento efetivo da ferrovia, pode-se entender as causas da ampla discussão sobre o assunto. Para reforçar ainda mais a ideia a figura 13, traz a publicação de uma consulta pública realizada pela ANTT, no mês de julho/2013, para colher contribuições a minutas do edital de concessão.

Figura 13: Publicação referente a consulta pública sobre ferrovia.



Fonte: Jornal Estadão (2013)

A matéria reforça a ideia de esforços significativos para agilizar o processo de concessões. O conteúdo das publicações sobre concessões em 2013 tem o mesmo caráter de abordagens, o mesmo foi verificado nas publicações no ano de 2014.

Com menor número de publicações acerca do assunto em destaque, as matérias no ano de 2014 abordaram as propostas de concessões de novos trechos inaugurados da FNS, por parte do governo federal, mais especificamente para o prolongamento sul da ferrovia.

No mês de abril de 2015 houve uma retomada nas publicações de concessões, justificada pelas novas tentativas do governo de alavancar as ferrovias da malha ferroviária brasileira. Como exemplo dessas tentativas, a figura 14 apresenta duas matérias referentes ao assunto.

Figura 14: Publicações referente a concessões.

ESTADÃO ECONOMIA » Governo dividirá pacotes de concessões

f t ... Q ENTRAR

ECONOMIA | O ESTADO DE S. PAULO

Governo dividirá pacotes de concessões

Primeiro anúncio deve ser feito em duas semanas e inclui ferrovia, rodovias e aeroportos; energia e portos ficam para um segundo momento

ECONOMIA | FERROVIAS

Governo tem três modelos para destravar ferrovias

Planejamento avalia fazer concessão com PPP, leilão por outorga ou usar modelo baseado na menor tarifa

f t ...



BR-163, que liga regiões agrícolas do Mato Grosso a portos no Pará, deve estar no primeiro pacote de concessões

BRASÍLIA - O governo está preparando não apenas um, mas uma série de pacotes de investimentos na área de infraestrutura, na tentativa de manter em evidência uma agenda positiva da gestão Dilma Rousseff. O primeiro deles deve ser anunciado dentro de duas semanas, com o já aguardado anúncio das concessões de quatro rodovias, de parte da ferrovia Norte-Sul e de três aeroportos (Salvador, Florianópolis e Porto Alegre).

Fonte: Jornal Estadão (2015)

Apesar dos muitos esforços, a burocracia e as paralisações por irregularidades técnicas acabaram por tornar os leilões da FNS sem atratividade. O ano de 2016 foi basicamente marcado por novas regulamentações e editais de concessões, propostas e preços ajustados, finalizando o ano sem muitos avanços no quesito.

Com base na análise do tema desse tipo de matéria, foi possível verificar que o funcionamento efetivo de uma ferrovia, passa por várias fases de maturação e regulamentação. A formalização brasileira é complexa, e fatores externos, como reparos e consertos necessários, podem acarretar em anos de espera pelo início das operações. O assunto foi muito difundido pelo jornal em questão, porém o conteúdo das publicações tinha o mesmo caráter e fundamento.

- Administração

Nota-se na tabela que o maior número de publicações foi referente a atrasos, paralizações da obra, o que reflete claramente a falta de gestão da ferrovia. No ano de 2013, as publicações analisadas retrataram negociações de compra de trilhos, licitações alteradas, atraso nas obras por falta de materiais disponíveis, mudanças estruturais no corpo de funcionários da VALEC.

No ano de 2014, novamente foram abordados temas como atrasos por falta de insumos para construção, atrasos no início da operação de trechos inaugurados por falta de leilões para concessão. No ano de 2015, as publicações previamente tiveram os mesmos temas dos anos anteriores. Porém uma matéria de mostrou relevante ao denunciar a gestão ineficiente da VALEC, como é apresentado pela figura 15.

Figura 15: Publicação sobre gestão ineficiente da FNS.

ESTADÃO ECONOMIA » A prática da Valec para institucionalizar o calote

ECONOMIA | EDITORIAL ECONOMICO

A prática da Valec para institucionalizar o calote

Reconhecidamente ineficiente, a estatal Valec emitiu há pouco uma resolução que fere frontalmente as boas regras de gestão, pública ou privada. A empresa, que, pelo modelo ainda em vigor, é encarregada de construção, manutenção de ferrovias e até intermediação de cargas na Ferrovia Norte-Sul, quer dar prioridade ao pagamento de obras em execução, em detrimento daquelas já concluídas, de acordo com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e que deveriam ser quitadas em ordem cronológica até o fim de 2015.

Não havendo praticamente provisão orçamentária para investimentos públicos, a norma da Valec pode significar uma nova forma de “pedalada”. Paralisar obras em andamento representa, sim, uma grande elevação de custos quando forem retomadas em um futuro hoje imprevisível, mas, em determinadas circunstâncias, esta é a alternativa, como no caso de o governo não dispor de recursos suficientes para executá-las. Mas o que a Valec está fazendo é transformar o pagamento de obras concluídas em uma espécie de precatório, o que certamente provocará ações na Justiça.

Com tal resolução, a Valec compromete ainda mais sua credibilidade. Não se imagina que a estatal seja capaz de construir sozinha mais 7.500 km de ferrovias, como consta dos planos propagandeados pelo governo. Há muitos projetos e poucos recursos, mas, se alguns chegarem a sair do papel, será por um sistema bem regulado de Parcerias Público-Privadas (PPPs) ou de concessões à iniciativa privada, o que não condiz com o calote institucionalizado.

Fonte: Jornal Estadão (2015)

Além de ter envolvimento com supostos esquemas de corrupção, a VALEC, demonstrou, através de resoluções como esta abordada na publicação, a sua ineficiência na tomada de decisões, e falta de regulação das normas acerca das transações na ferrovia.

No ano de 2016 o jornal abordou os assuntos com publicações tratando de obras inacabadas, falta de fiscalização das obras, deficiência na aplicação de normas reguladoras. Além de revisões indefinidas no modelo de concessões da malha brasileira, que acarretaram na não operação da ferrovia e depreciação dos trechos prontos. A figura 16 apresenta a falta de definições objetivas acerca de concessões e operações.

Figura 16: Publicação referente indefinições no modelo de concessão da FNS.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'Jornal Estadão'. The page header includes the logo 'ESTADÃO ECONOMIA' and the sub-header 'ANOS DE PLANEJAMENTO, SEM DEFINIÇÃO'. The main title of the article is 'ANOS DE PLANEJAMENTO, SEM DEFINIÇÃO'. Below the title, there is a summary text: 'O que levou a Ferrovia Norte-Sul a ter um trecho de 855 km de extensão pronto há mais de dois anos, mas praticamente sem uso até hoje, está diretamente relacionado às indefinições sobre qual modelo de concessão será finalmente utilizado pelo governo para conceder o trecho.'

“O futuro das ferrovias e de todo o setor depende da clareza dessas regras e da definição de um marco regulatório. A cada dia fala-se de uma alternativa diferente”, comenta Carlos Campos, coordenador de infraestrutura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). “Essa situação continua a reproduzir um clima de insegurança jurídica grande entre os investidores. Enquanto essa situação não se resolver, seguiremos com ferrovias paradas.”

Fonte: Jornal Estadão (2016)

Através dessa publicação fica evidente deficiência no gerenciamento das atividades da ferrovia, acarretando em vários anos de atraso nas obras e início de operações.

- Investimentos

Previamente, com base na fundamentação teórica do presente trabalho, pode-se definir os investimentos como ponto inicial para infraestrutura de qualidade. No primeiro ano analisado, 2013, não houve publicações relevantes no quesito investimentos. Diferentemente das publicações do ano de 2014, que revelaram um grande passo para o desenvolvimento da FNS e ferrovias integradas, abordando um investimento de caráter privado. A figura 17 representa essa publicação.

Figura 17: Publicação referente a investimento privado.



Fonte: Jornal Estadão (2014)

Essa matéria não se refere apenas a FNS, mas engloba as ligações com a Ferrovia de integração Centro-Oeste (FICO). A necessidade de integrar essas ferrovias influenciou a iniciativa privada de empresas como Cargil e Maggi, a investir e propor mudanças na forma de concessões federais.

O investimento por parte do governo se deu através de contratações de estudos acerca de novos projetos ferroviários, e segundo uma publicação no mês de junho de 2014, foram identificados investimentos de aproximadamente R\$ 58,9 bilhões no setor de transportes, através do PAC, tornando possível a conclusão de 855 km de extensão da FNS, no trecho entre Palmas/TO e Anápolis/GO.

Em junho do ano de 2015, uma publicação abordou os esforços do governo federal para concluir projetos ferroviários, através de cronogramas e novas licitações para agilizar a construções das ferrovias FNS, bem como a Bioceânica que conta com a investimentos do Peru e China, a figura 18 apresenta essa publicação.

Figura 18: Publicação acerca de investimento público em ferrovias.



Sobre a ferrovia de Lucas do Rio Verde, o ministro afirmou que o estudo deverá ser entregue em agosto e que o objetivo do governo é fazer a licitação do trecho no primeiro semestre do próximo ano. Para a Bioceânica, que contará com a participação do Peru e da China, Barbosa ressaltou que a parte brasileira dos estudos está avançada e que o objetivo é começar sua construção até 2018. "Queremos terminar o estudo da ferrovia Bioceânica em maio do ano que vem. Parte do trecho brasileiro já existe", ressaltou.

Sem entrar em detalhes, Barbosa também afirmou que há interesse de investimentos estrangeiros e brasileiros na Ferrovia Norte-Sul.

Fonte: Jornal Estadão (2015)

A publicação traz afirmações do ministro do planejamento na época, Nelson Barbosa, que enfatizou projetos integrantes do Programa de Investimento em Logística (PIL), programa do governo que objetiva o desenvolvimento da logística no país.

Em 2016, uma publicação no mês de julho, abordou uma avaliação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, acerca de investimentos na área de infraestrutura, e segundo esta publicação o Brasil é o país que menos investe em empreendimentos dessa ordem, entre os países em desenvolvimento, a figura 19 apresenta a publicação.

Figura 19: Publicação referente a investimentos.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'ESTADÃO ECONOMIA'. The main headline is 'PAÍS INVESTE SÓ 0,6% DO PIB EM TRANSPORTE'. Below the headline, there is a sub-headline: 'A estratégia do governo de apresentar as concessões na área de infraestrutura como a tábua de salvação da economia e da retomada do emprego corre riscos de se frustrar. A avaliação é do coordenador de infraestrutura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Campos.' The article is categorized under 'ECONOMIA' and 'FERROVIA NORTE-SUL'. The top navigation bar includes the 'ESTADÃO' logo, 'ECONOMIA', and a sub-header 'PAÍS INVESTE SÓ 0,6% DO PIB EM TRANSPORTE'. There are also social media icons for Facebook, Twitter, and a search icon, along with an 'ENTRAR' button.

Entre os países em desenvolvimento, afirma Campos, o Brasil tem sido o que menos investe nesses empreendimentos. “O que temos investido em transportes fica em torno de R\$ 29 bilhões e R\$ 30 bilhões por ano, incluindo os setores público e privado. Em 2015, ficou em R\$ 25 bilhões. Isso representa 0,6% do PIB. Esse número fala por si”, comenta. “Os países em desenvolvimento que concorrem com Brasil, como Rússia, Índia, Coreia do Sul, Chile e Vietnã, estão investindo uma média de 3,7% do PIB em transporte.”

O governo chegou a anunciar que faria a concessão da Ferrovia Norte-Sul neste ano, mas o ministro dos Transportes, Portos e Aeroportos, Maurício Quintella, já indicou que são mínimas as possibilidades de isso ocorrer e que o leilão do trecho deve ficar mesmo para 2017. Já a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) nem sequer chegou a entrar no pacote de privatizações anunciado pelo Palácio do Planalto.

Fonte: Jornal Estadão (2016)

Faz-se necessário uma ligação dos pontos destacados nessa publicação com os fundamentos teóricos deste trabalho. A publicação do jornal Estadão traz os pontos negativos do país, em relação a falta de investimentos em infraestrutura, que segundo Barbieri, *et. al.* (2015) é ponto chave para uma economia competitiva e estável, logo pode-se analisar esse ponto com os conceitos verificados acerca de Custo Brasil, onde a falta de infraestrutura é um dos fatores componentes desse custo e agravantes na perda de competitividade no mercado.

- Irregularidades técnicas

No ano de 2013, as publicações sobre o assunto abordaram as recomendações do TCU de paralização em obras, incluindo a FNS, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que consiste em um programa do governo nacional para planejamento e execução de obras de infraestrutura, logística e etc., por representarem riscos de prejuízo ao governo e a terceiros.

Em agosto de 2014 uma publicação chama atenção para reparos e acabamentos necessários à ferrovia que havia sido inaugurada em maio do mesmo ano. Após a vistoria feita pela ANTT, foram encontrados falta de trilhos, material deteriorado em consequência do tempo

de instalação sem manutenção, dormente de madeira “inservíveis”; a vistoria considerou a ferrovia inapta para o trafego, a figura 20 expõe essa matéria.

Figura 20: Publicação referente a vistoria da ANTT.



Fonte: Jornal Estadão (2014)

Ainda em 2014, outra publicação sobre o assunto é relevante para entender o lento processo de operação da ferrovia. Publicada em novembro de 2014, a matéria discute a ineficiência da VALEC em administrar e o modelo de operação definido pelo governo, como é exposto pela figura 21.

Figura 21: Publicação referente a FNS inexplorada.



Pelo modelo tradicional, a concessionária responde pelo transporte da carga despachada pelos produtores. Mas isso não se aplica às novas ferrovias, para as quais o governo criou a figura do Operador Ferroviário Independente (OFI). Esse operador adquiriria toda a capacidade de carga da linha, que seria depois vendida pela estatal Valec às empresas.

Em agosto, a Valec tentou vender a capacidade de carga do trecho referido, mas só houve uma empresa interessada - cujo nome permanece em sigilo. E ela condicionou a assinatura do contrato com a Valec à garantia de que poderia trafegar em toda a Norte-Sul. É o óbvio. Mas a Valec não tem poder sobre o trecho Porto Nacional-Imperatriz (MA), onde o regime é de concessão - e a concessionária é a mineradora Vale.

Há um conflito entre os dois modelos. Para sair do impasse, a Valec tenta negociar com a Vale a venda do direito de operação da linha, mas até que isso ocorra o trecho pronto permanece inútil. Não importa quanto se gastou nem o tamanho do desgaste pela sua não utilização.

Fonte: Jornal Estadão (2014)

As duas publicações expostas apresentam causas do atraso das operações da FNS, além de custos adicionais por necessidade de manutenção, reparos, além de prejuízos ocasionados pelo tempo de estagnação da obra.

Em novembro de 2015, ocorreram novas denúncias de irregularidades por superfaturamentos que paralisaram obras de transportes em vários estados do país, incluindo o trecho da FNS em Goiás. Outras irregularidades desse gênero só foram publicadas em outubro de 2016, abordando minúcias do relatório do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (ITP), como é apresentado pela figura 22.

Figura 22: Publicação referente ao relatório do ITP.

ESTADÃO ECONOMIA » Nem a brita escapa na Ferrovia Norte-Sul

ECONOMIA | FERROVIA NORTE-SUL

Nem a brita escapa na Ferrovia Norte-Sul

Relatório do IPT aponta irregularidade na porosidade das pedras e uso excessivo de barro

BRASÍLIA - Nem mesmo as pedras usadas na construção da Ferrovia Norte-Sul estão imunes às irregularidades que marcam a história de uma das obras logísticas mais caras do Brasil, inflada por frequentes superfaturamentos. Um ensaio técnico feito com as milhares de toneladas de britas usadas em um dos lotes da ferrovia, na região de São Simão, em Goiás, revelou que a qualidade das pedras está em total desconformidade com o que exige a própria Valec, estatal responsável pelo empreendimento, ou mesmo com as especificações técnicas da ABNT e as normas internacionais do setor.

A conclusão faz parte de um relatório do Laboratório de Materiais de Construção Civil do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). Depois de analisar a formação das britas usadas na obra desse lote, foram constatados problemas graves com a porosidade das pedras. Foram feitos 20 ensaios para testar a dureza da brita. Nenhum deles chegou à tolerância admitida pelas normas técnicas. Os resultados apontaram um teor de porosidade de até 14,16% no pedregulho, quando o limite máximo previsto pela própria Valec é de apenas 1%.

Fonte: Jornal Estadão (2016)

Essa matéria chama atenção para irregularidades que ocorreram até nos mínimos detalhes da construção da ferrovia, e que estão em total desconformidade com os parâmetros estabelecidos pela própria empresa responsável pela construção e administração da FNS. Verifica-se que o longo prazo e os altos custos empenhados na obra não foram suficientes para garantir a eficiência das execuções.

4.4 IMPACTOS GERADOS PELA FERROVIA NORTE E SUL NO COMBATE AO CUSTO BRASIL.

O presente trabalho tem como objetivo principal analisar os impactos gerados pela Ferrovia Norte e Sul no combate ao Custo Brasil. Logo, faz-se necessário recordar os conceitos, componentes e agravantes do Custo Brasil e relacioná-los aos impactos identificados na sessão anterior, através da análise de conteúdo das publicações.

O conceito de Custo Brasil que fundamentou esse trabalho foi o da Confederação Nacional das Indústrias, no ano de 1995. De acordo com essa definição, o custo Brasil é o conjunto de custos adicionais nas transações econômicas no Brasil decorrentes de deficiências em fatores como carga tributária elevada, pesada regulamentação imposta pela legislação trabalhista, infraestrutura de transportes insuficiente, altos custos no sistema de portos, setor de telecomunicações ineficiente e sistema energético defasado (CNI, 1995).

O fator “infraestrutura de transportes insuficiente” direcionou o trabalho, levando a pesquisa a uma análise da construção Ferrovia Norte e Sul, uma importante obra de infraestrutura que tem como objetivo principal integrar a malha ferroviária brasileira.

De acordo com a fundamentação teórica do presente trabalho (IPEA,2010; CNI, 2015; CNT, 2016) para combater o Custo Brasil, a infraestrutura de transportes precisa se desenvolver e conter alguns pontos principais, a um quadro de infraestrutura eficiente, são elas:

- Integração entre os modais de transportes;
- Baixos custos de transportes;
- Sistema logístico eficiente (capacidade para transportar, armazenar e distribuir grandes cargas);
- Segurança para transportar as cargas;
- Aumento da competitividade econômica do país.

Da mesma forma o IPEA (2010), elenca características classificadas como negativas, quando encontrados no quadro de infraestrutura de um país, representam barreiras ao desenvolvimento econômico.

- Desintegração entre os modais de transportes;
- Gargalos logísticos;
- Falta de opções para escoar a produção;
- Custos elevados de transportes;
- Falta de segurança nas vias de transporte;
- Riscos ao meio ambiente.

O projeto da Ferrovia Norte e Sul promete alavancar a infraestrutura de transportes brasileira, com objetivos e benefícios coerentes com os pontos principais necessários a infraestrutura. Segundo a VALEC (2016) os objetivos são:

- Estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga para o mercado consumidor;
- Induzir a ocupação econômica do cerrado brasileiro;
- Favorecer a multimodalidade;
- Conectar a malha ferroviária brasileira;
- Promover uma logística exportadora competitiva, de modo a possibilitar o acesso a portos de grande capacidade;

- Incentivar investimentos, que irão incrementar a produção, induzir processos produtivos modernos e promover a industrialização.

Além disso, também se faz necessário recordar os benefícios estipulados pela VALEC, previstos com a conclusão da obra, baseados no projeto completo da ferrovia, são eles:

- Reduzir os custos de comercialização no mercado interno
- Reduzir os custos de transportes
- Reduzir a emissão de poluentes
- Reduzir o número de acidentes em estradas
- Melhorar o desempenho econômico de toda a malha ferroviária;
- Aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no exterior;
- Incentivar os investimentos, a modernização e a produção agrícola;
- Melhorar a renda e a distribuição da riqueza nacional.

Relacionando os trechos da ferrovia, descritos nesse trabalho, a esses benefícios é possível observar que os projetos idealizados e estudos concluídos, garantem esses benefícios, porém na prática existe um longo percurso a ser corrido. Muitos trechos, mesmo com montantes investidos ou previstos, ainda estão sem conclusão ou operação, o que dificulta a utilização da ferrovia. Para melhor visualização da situação do trecho o quadro 4 expõe o montante investido versus o tempo gasto, e a situação do trecho.

Quadro 4: Montante investido/ Investimento previsto X Tempo gasto/Tempo previsto.

Trecho	Situação da obra	Montante investido/ Investimento previsto	Tempo gasto/Tempo previsto
Barcarena/PA Açailândia/MA	– Não iniciada	R\$ 3,7 milhões	Sem previsão
Açailândia/MA Palmas/TO	– Iniciada em 1987 e finalizada em 2010.	R\$ 1,65 bilhão	23 anos
Palmas/TO Anápolis/GO	– Iniciada em 2008 e finalizada em 2014	R\$ 4,6 bilhões	6 anos
Ouro Verde/ GO Estrela D'Oeste/SP	– Iniciada em 2011, não finalizada, previsão para 2018.	R\$ 5,5 bilhões	7 anos
Estrela D'Oeste Panorama/SP	– Não iniciada	R\$ 0,89 bilhão	Sem previsão
Panorama/SP Chapecó/SC	– Previsão para iniciar em novembro/2017.	R\$ 9,8 milhões	Sem previsão

Trecho	Situação da obra	Montante investido/ Investimento previsto	Tempo gasto/Tempo previsto
Chapecó/SC – Rio Grande/RS	Sem previsão	R\$ 9,8 milhões	Sem previsão

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Nota-se no quadro 4 que a maioria dos trechos ainda estão sem previsão de conclusão, dois desses ainda não tiveram suas obras iniciadas. O trecho entre Açailândia/MA e Palmas/TO, uma das regiões mais importantes do agronegócio, levou 23 anos para ficar pronta, com muitos atrasos e reajustes orçamentários.

Observou-se, através da coleta das reportagens sobre a FNS, no Jornal Estadão, impactos gerados pela conclusão e operação de trechos da ferrovia em algumas cidades, em sua maioria impactos positivos e avanços no desenvolvimento da infraestrutura.

Na análise de conteúdo dessas reportagens, foram encontradas dezenove publicações no período analisado, sobre os impactos da FNS. As matérias abordaram características da FNS que classificaram os impactos como impactos negativos e positivos, nas regiões já contempladas por trechos concluídos da ferrovia, bem como avanços que podem ser considerados relevantes do combate ao Custo Brasil.

Previamente, para avaliar esses impactos, foi feita uma separação acerca das características contidas nos mesmos, a fim de classifica-los como positivos ou negativos. Dos dezenove impactos identificados dezoito contiveram características positivas e apenas um teve características negativas. Após feita essa separação, foi necessária uma relação das características dos impactos encontrados nas publicações do jornal Estadão, com os pontos necessários à infraestrutura, definidos pelo IPEA (2010, para combater o Custo Brasil, a fim de verificar se esses pontos foram atendidos. Essa identificação e relação são apresentadas no quadro 5.

Quadro 5: Impactos da FNS no combate ao Custo Brasil.

Impacto	Características da FNS	Pontos principais
Positivo	• Capacidade para transportar cargas elevadas;	✓ Sistema logístico eficiente.
Positivo	• Integração com da malha através de conexões com outras ferrovias;	✓ Integração dos modais de transporte;
Positivo	• Atração de investimentos estrangeiros;	✓ Aumento da competitividade econômica do país;
Positivo	• Escoamento da produção;	✓ Sistema logístico eficiente.
Positivo	• Solução de gargalos logísticos;	✓ Sistema logístico eficiente.
Positivo	• Baixo risco de acidentes.	✓ Segurança no transporte de cargas;

Impacto	Características da FNS	Pontos principais
Negativo	• Baixa atratividade para concessões	Nenhum ponto foi atendido.
Negativo	• Alto custo de aquisição e manutenção	Nenhum ponto foi atendido.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

O quadro 5 expõe as características encontradas atualmente na FNS que impactaram positivamente o combate ao Custo Brasil, como integração da malha ferroviária, atração de investimentos estrangeiros, escoamento da produção, entre outros. Negativamente, poucas características como alto custo de aquisição e manutenção do modal, foram observadas.

Observa-se que a proporção dos impactos positivos da FNS supera os impactos negativos, e atendem a vários pontos necessários a uma infraestrutura de transportes eficiente e consequentemente necessários para combater o Custo Brasil. Pode-se afirmar que evidentemente a Ferrovia Norte e Sul se apresenta como uma importante ferramenta de combate ao Custo Brasil, alavancando a infraestrutura do país.

4.5 AÇÕES DE ESTÍMULO A CONCLUSÃO DA FNS

Esta seção apresenta as ações que vem sendo executadas com vistas a conclusão da FNS, bem como os estímulos a operação e utilização da mesma.

O projeto inicial da ferrovia previa a construção de aproximadamente 1.550 km, trecho ente Açailândia/MA a Anápolis/GO, esse traçado está concluído e em operação. Em maio de 2006, a Lei nº 11.297, incorporou um trecho ao norte, Açailândia/MA a Barcarena/PA. Em 2008, a Lei nº 11.772 estendeu o traçado até a cidade de Panorama/SP. Segundo a VALEC (2016), devido à crescente demanda por transporte de cargas no país o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de mais dois trechos ao sul, foram concluídos, estendendo a ferrovia até a cidade do Rio Grande/RS.

O EVTEA consiste em um estudo para a identificação da alternativa mais viável para a sociedade, dentre as opções preliminarmente levantadas, para grandes obras de infraestrutura de transportes. O EVTEA de quatro trechos da FNS foi concluído, um ao norte e três ao sul, visando atender a proposta inicial da ferrovia, que consiste em ligar o país de norte a sul.

Segundo o Ministério do planejamento, A FNS está inserida no Programa de aceleração do desenvolvimento (PAC), criado em 2007 com intuito de promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Desde 2011, os investimentos direcionados ao planejamento e construção da ferrovia, fazem parte desse programa de iniciativa federal.

Além disso, A FNS também faz parte do novo pacote de concessões do governo federal, que engloba várias obras de infraestrutura, na tentativa de operar a ferrovia e garantir o bom funcionamento da mesma. O quadro 6 apresenta a síntese das ações verificadas.

Quadro 6: Ações de estímulo a conclusão da FNS.

Ano	Ação	Responsável	Andamento
2011	Inclusão da FNS no PAC e direcionamento dos investimentos para construção dos novos trechos.	Ministério do planejamento	Em andamento
2012	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e ambiental, para o trecho entre Barcarena/PA e Açailândia/MA	VALEC	Concluído
2012	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e ambiental, para o trecho entre Estrela D'Oeste e Panorama/SP	VALEC	Concluído
2012	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e ambiental, para o trecho entre Panorama/SP, Chapecó/SC e Rio Grande/RS	VALEC	Concluído
2015	O trecho concluído da ferrovia, entre Palmas/TO e Anápolis/GO, entrou para o pacote de concessões do governo federal	Governo Federal	Em andamento (atualmente o trecho encontra-se em operação pela VALEC)

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

A partir do quadro 6 observa-se as poucas ações direcionadas a conclusão da ferrovia, possivelmente justificada pelos problemas, como envolvimento em esquemas de corrupção e mudanças no corpo de gestão que a empresa responsável enfrentou nos últimos anos, além do cenário econômico e político brasileiro que tem se mostrado instável nos dias atuais.

5. CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou analisar os impactos da construção da ferrovia Norte e Sul no combate ao Custo Brasil. Para isso foi feita uma análise de conteúdo das publicações, sobre a ferrovia, no portal eletrônico do Jornal do Estado de São Paulo, entre os anos de 2013 a 2016.

O Custo Brasil caracteriza-se, de forma geral, como um conjunto de fatores que impedem o bom funcionamento da economia brasileira. Entre esses fatores estão a carga tributária excessiva, infraestrutura deficiente, entre outros. O quadro de infraestrutura deficiente do Brasil, foi classificado como principal fator agravante do custo, sendo enfatizado o precário sistema de transportes de cargas, que onera empresas e as fazem perder a competitividade no mercado internacional.

Nesse contexto, foram observados esforços de iniciativa governamental para resolver o problema, sendo necessário dissolver os gargalos da produção, minimizar custos de transporte e tornar o sistema capaz de transportar a produção de forma eficaz. Um desses esforços consiste na conclusão da Ferrovia Norte e Sul (FNS), projeto de infraestrutura ferroviária que liga o norte a sul do Brasil por meio de trilhos. Sendo assim, surgiram questionamentos acerca dos impactos gerados por essa construção no combate ao custo Brasil. A seguir serão destacadas as principais conclusões dessa pesquisa.

Com relação ao problema da pesquisa, que buscou analisar os **impactos da construção e finalização da FNS no combate ao Custo Brasil**, pode-se afirmar que os impactos se mostraram, de forma geral, positivos. Foram verificados, nas publicações do jornal, pontos que atendem as exigências da composição de um quadro de infraestrutura eficaz, necessário para manter a competitividade de um país, frente o mercado mundial. Apesar das publicações se mostrarem positivas, nota-se que são pequenos avanços, comparados ao montante investido e ao tempo empenhado na construção.

A FNS é um projeto de infraestrutura ferroviária de mais de quatro mil quilômetros de extensão, idealizado a fim de promover a integração nacional da malha ferroviária, minimizar os custos de transporte, e impulsionar o sistema logístico do país. Quanto ao **cenário de construção e operação da ferrovia**, atualmente conta com 1.575 km de extensão concluídos sendo que apenas 720 km, trecho entre Açailândia/MA e Palmas/TO, estão em operação comercial, os outros 855 km, trecho entre Palmas/TO e Anápolis/GO, estão em operação apenas pela VALEC Engenharia, construções e ferrovias S.A (VALEC), empresa responsável pela construção da ferrovia.

O **cenário atual da ferrovia** conta ainda com 684 km de extensão em construção, trecho entre Ouro Verde/GO e Estrela D'Oeste/SP. Os 2.524,8 km restantes, encontram-se em estudos, compreendem os trechos entre: A norte, Barcarena/PA e Açailândia/ MA (477 km) e ao sul, Estrela D'Oeste/SP e Panorama/SP (264 km), Panorama/SP e Chapecó/SC (950,8), Chapecó/SC a Rio Grande/RS (832,9).

Buscando entender a influência da ferrovia na economia brasileira, um dos questionamentos foi quanto aos **assuntos mais frequentes nas abordagens do jornal Estadão acerca da FNS**. Por meio da coleta de dados e posterior análise de conteúdo, foram encontradas 139 publicações acerca da ferrovia, sendo possível levantar os assuntos mais abordados, e agrupar as publicações por assunto. O resultado do levantamento, foi de 6 assuntos mais frequentemente abordados, sendo eles: Denúncias de corrupção (11), Razões para a construção da FNS (11), Impactos da construção da FNS (19), Conexões (14), Política (4) e Gestão (81). Foi feita uma descrição e análise aprofundada desses assuntos, trazendo à tona a vantagem percebida através da conclusão dessa obra, porém os meios utilizados e os pontos já efetuados, mostram uma grande margem de ineficiência na gestão, fraudes e problemas relacionados a essa construção.

Com relação aos **impactos** percebidos, foi possível classificá-los em positivos e negativos no combate ao Custo Brasil. Em sua maioria **positivos**, os efeitos da ferrovia atendem a necessidades básicas para uma infraestrutura de transportes adequada, proporcionando integração da malha ferroviária, além da integração também entre os outros modais de transporte, o que resolve o grande problema de gargalos logísticos no país, otimizando o tempo e reduzindo os custos. Na fase de concessões, de trechos da malha para iniciativa privada, um ponto **negativo** foi observado, a ferrovia obteve uma baixa atratividade de interessados, alguns fatores como, o alto custo de aquisição e alto investimento para a adaptação ao transporte podem ter influenciado as negociações. O lento processo de construção da obra também acarretou em impactos negativos, como margem para fraudes, ajustes orçamentários recorrentes de acordo com a inflação, entre outros.

Foram percebidas poucas **ações de estímulo a conclusão da FNS**, considerando que a iniciativa da conclusão dessa obra, parte da iniciativa pública em sua maioria. A VALEC, empresa associada ao ministério de transportes, e responsável pela construção, operação e comercialização da ferrovia, apresentou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) dos trechos que serão incorporados a FNS. Os investimentos direcionados a construção da ferrovia fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa de iniciativa pública, que destina fundos para desenvolvimento de obras de

infraestrutura. A FNS, também faz parte do pacote de concessões do governo federal, que engloba obras em geral, com o objetivo de atrair investimentos, além de operar a ferrovia, mantendo o funcionamento contínuo.

É preciso conhecer as desvantagens e problemas que o Custo Brasil acarreta nas negociações mercadológicas no país, pois esse custo representa um fator relevante que interfere na reputação do Brasil no exterior, além de desbancar a competitividade frente ao mercado internacional. Como foi visto, a Ferrovia Norte e Sul representa um grande avanço no combate ao referido custo.

5.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considera-se que há uma relação restrita entre um ambiente em condições favoráveis e a consolidação de empresas no mercado. Além de esforços das próprias organizações, como capacitação, habilidades em negociações, vantagens competitivas, entre outros, para se manterem frente a qualquer situação as empresas precisam de condições básicas e de caráter estável para se estabelecerem e tornarem-se duradouras. Essas condições podem ser representadas por impostos justos e que não onerem as negociações, facilidades em regulamentações, infraestrutura adequada para transportes, tecnologia, sistema de portos eficientes para transações de importação e exportação, entre outros.

O cenário econômico do Brasil, para as empresas que operam nacional e internacionalmente, tem se mostrado instável ao longo dos anos, o que ocasiona custos a mais e além disso, riscos e incertezas para as negociações. Como visto na análise dessa pesquisa, dentre os esforços na tentativa de reduzir esse problema, percebeu-se que a construção de uma importante obra como a Ferrovia Norte e Sul, representa um avanço significativo para a infraestrutura do país, já que nos países desenvolvidos, as ferrovias são a opção de transporte mais utilizadas, pelos benefícios que proporciona. Percebeu-se também falhas na gestão da ferrovia, como abandonos de obra, falhas no cumprimento dos contratos, fraudes das licitações e compras de materiais, o que claramente precisa de fiscalização mais efetiva e um maior envolvimento das partes interessadas.

De forma geral, acredito que as ações de estímulo para conclusão dessa obra em sua totalidade, deve ser tratada com maior prioridade pelos órgãos responsáveis, como o Ministério dos transportes, por se tratar de uma obra pública. Para que nesse cenário de oscilação econômica em que o país se encontra, as empresas possam usufruir desse recurso como saída para se manterem competitivos. As concessões também devem ser facilitadas, com incentivos

fiscais, maior visibilidade de todo o projeto, entre outras, para que a ferrovia possa atrair mais interessados e se manter como uma opção integradora dos transportes.

5.2 LIMITAÇÕES DA PESQUISA

A pesquisa apresenta algumas limitações, dentre elas deve-se considerar quanto a sua classificação. A pesquisa se mostrou quantitativa quanto ao levantamento dos dados, porém as metas de investigação são baseadas no entendimento, na descrição e descoberta, o que mostra a interferência no resultado, por parte do investigador que é o principal instrumento utilizado, em função das várias interpretações que podem ser feitas.

Da mesma forma, o método de pesquisa, a pesquisa documental, seguida de análise de conteúdo dos documentos encontrados, apresentam uma generalização dos conteúdos que envolvem o objeto de estudo, dificultando o processo de análise dos conteúdos voltados ao tema central do estudo (BARDIN, 2011).

Outra limitação verificada, foi o pouco acesso a informações administrativas sobre a FNS, tendo em vista a dificuldade no contato com o corpo de gestão da ferrovia.

5.3 SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS

Espera-se que os resultados dessa pesquisa possam contribuir para o desenvolvimento de trabalhos futuros, aprofundando, com isso, a temática abordada.

Foi observado que os estudos incluindo a temática “Custo Brasil” se mostram abrangentes, e com dados baseados em pesquisas de órgãos como o IBGE, Banco Mundial, entre outros e não dispõem de informações mais específicas como, custos adicionais em transações, que são ocasionados pelo Custo Brasil. Além disso, quanto a FNS, não foram encontrados dados quantitativos, dos benefícios ocasionados pela mesma, nesse sentido, foram colocadas sugestões para pesquisas futuras.

- Realização de estudos quantitativos acerca dos custos adicionais envolvendo transações no Brasil, em empresas específicas quem operem com importação e exportação.
- Realização de estudos específicos em empresas beneficiadas pela FNS, mostrando quantitativamente os impactos gerados.
- Realização de estudos que foquem na administração interna da FNS.
- Realização de estudos que foquem a integração dos modais de transporte.

REFERÊNCIAS

ACERVO ESTADÃO. **História do grupo**. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

AMARAL, L. M. F.; AMARAL, G. L.; OLENIKE, J. E. **Carga tributária brasileira 2012**. Curitiba: Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), 2013. Disponível em: <<https://ibpt.org.br/img/uploads/novelty/estudo/559/CargaTributaria2012IBPT.pdf>>. Acesso em: 08 nov. 2016.

ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE. **Ferrovário**. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2016/>>. Acesso em: 12 nov. 2016.

APPOLINÁRIO, F. **Dicionário de metodologia científica**: um guia para a produção do conhecimento científico. São Paulo, Atlas, 2009.

ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema portuário brasileiro**: evolução e desafios. Florianópolis: UFSC, 2013

BANCO MUNDIAL. **Brasil**: o custo Brasil desde 1990-92. Relatório n. 15663, Brasília, 10 dez. 1996.

_____. **Relatório anual de 2015** do Banco Mundial. Relatório n. 99910, Washington, D.C. World Bank Group. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/963041467987822424/Relatório-anual-de-2015-do-Banco-Mundial>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. 1. ed. São Paulo: Edições 70. 2011.

BITENCOURT, M. B.; TEIXEIRA, E. C. Impacto dos encargos sociais na economia brasileira. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 18, n. 1, p. 53-86, 2008.

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO. **Biblioteca digital**. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/11714>>. Acesso em: 05 out. 2016.

CASTOR, Belmiro Valverde Jobim. Custo Brasil: Muito além dos suspeitos habituais. **Rev. FAE**, Curitiba, v. 2, n. 2, p. 1-6, mai. /ago. 1999.

CAVALCANTE, Luiz Ricardo. **Custos do Trabalho**: Uma análise da indústria brasileira no período 1996 a 2012. 1ª ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015. 46 p.

CELLARD, A. **A análise documental**. In: POUPART, J. et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, Vozes, 2008.

CNI. **Cartilha custo Brasil**. São Paulo: Confederação Nacional da Indústria, 1995.

_____. **Custo Brasil: o que foi feito, o que ainda precisa ser feito**. Brasília: Confederação Nacional da Indústria, 1998.

_____. **Publicações e pesquisas**. Disponível em: <<http://admin.cni.org.br/portal/data/pages/ff808081379a7beb0137bdb309064fd.htm>>. Acesso em: 10 out. 2016.

CNT. **Boletim Econômico Detalhado 2016**. São Paulo: Confederação Nacional do Transporte, 2016.

_____. **Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho**. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2015. 155 p.

_____. **Pesquisa CNT de Rodovias 2016: Relatório Gerencial**. 20º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2016. 399 p.

_____. **Pesquisa CNT de Ferrovias 2015**. 1º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2015. 239 p.

_____. **Pesquisa CNT do Transporte Aquaviário: Cabotagem 2013** 1º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2013. 116 p.

_____. **Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012**. 1º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2012. 267 p.

_____. **Plano CNT de Transporte e Logística 2014**. 1º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2014. 752 p.

_____. **Transporte e economia: O sistema ferroviário Brasileiro**. 1º ed. Brasília: Confederação Nacional do Transporte, 2013. 58 p.

_____. **Artigos**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/publicacoes/artigos>>. Acesso em: 10 out. 2016.

COOPER, Donald R; SCHINDLER, Pamela R. **Métodos de pesquisa em administração**. 12ª. ed. Porto Alegre: Bookman, 2016.

DECOMTEC. Encargos trabalhistas sobre folha de salários e seus impactos no Brasil e no mundo. **FIESP**, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/encargos-trabalhistas-sobre-folha-de-salarios-e-seus-impactos-no-brasil-e-no-mundo/>>. Acesso em: 11 out. 2016.

_____. “Custo Brasil” e taxa de câmbio na competitividade da indústria de transformação brasileira. **FIESP**, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/custo-brasil-na-industria-de-transformacao-em-2012-2/>>. Acesso em: 11 out. 2016.

DIEESE. **Encargos sociais e desoneração da folha de pagamentos**. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2011/notatec101desoneracao.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2017.

FEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Economia**. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/?temas=economia>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

FERRARI, M.; KREMER, A.; SILVA, M. Desoneração da folha de pagamento e comportamento dos custos das empresas de fios e tecidos do estado de Santa Catarina listadas na BM&FBOVESPA. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CUSTOS, 21. 2014, Natal. **Anais...** Natal: CBC, 2014.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

GODOY, A . S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, mai/jun, 1995.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indicadores IBGE**. Contas Nacionais Trimestrais. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/indicadores_2016.php>. Acesso em: 11 nov. 2016.

IPEA. **Infraestrutura econômica no brasil**: Diagnósticos e Perspectivas para 2025. 6ª ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2010. 586 p.

JORNAL ESTADÃO. **Enoconomia**. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

NEVES JÚNIOR, I. J. D. et al. Os resultados da aplicação da lei 12.546 - desoneração da folha de pagamento - na perspectiva de rentabilidade de empresas do setor de construção de infraestrutura. **Contabilometria - Brazilian Journal of Quantitative Methods Applied to Accounting**, Monte Carmelo, v. 3, n. 2, p. 34-46, jul./dez. 2016.

MANCUSO, W. P. O lobby da indústria no Congresso Nacional: empresariado e política no Brasil contemporâneo. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 47, n. 3, 2004.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Programa de aceleração do crescimento**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

MARION, José Carlos; DIAS, Reinaldo; TRALDI, Maria Cristina. **Monografia para os cursos de administração, contabilidade e economia**. São Paulo: Atlas, 2002.

MINISTÉRIO DE MINA E ENERGIA. **Boletins 2016**. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/web/guest/secretarias/energia-eletrica/publicacoes/boletim-de-monitoramento-do-sistema-eletrico/boletins-2016>>. Acesso em: 08 out. 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Transporte aquaviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

_____. **Transporte ferroviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

_____. **Transporte rodoviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario-relevancia.html>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

MINUZZI, Jorge Augusto Corrêa. **Análise da regulação do transporte multimodal no Brasil**. Instituto brasiliense de direito público, Brasília, 2013

MOREIRA, Marco Antonio Laurelli; VIEIRA, Gilda Maria Pereira. A qualidade sob o ponto de vista de marketing no setor de telecomunicações. **Revista fatec zona sul**, [S.L], v. 1, n. 3, jan./mai. 2015. Disponível em: <<http://www.revistarefas.com.br/index.php/RevFATECZS/article/view/24>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

OLIVEIRA, Andrea Leda Ramos De; LOPES, Bruna Fernanda Ribeiro. Estratégia logística do milho brasileiro e a prática da intermodalidade: Uma avaliação de rotas selecionadas. **Revista Eletrônica Produção & Engenharia**, [S.L], v. 7, n. 1, p. 613-622, jul. /dez. 2015.

OLIVEIRA, Carlos Tavares De. **Modernização dos portos**. 5ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

OLIVEIRA, Cristiano Lessa De. Um apanhado teórico-conceitual sobre a pesquisa qualitativa: tipos, técnicas e características. **Travessias**, [S.L], v. 2, n. 3, 2009. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/travessias/article/view/3122>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

OLIVEIRA, Dennison De. A CULTURA DOS ASSUNTOS PÚBLICOS: O CASO DO “CUSTO BRASIL”. **Rev. Sociol. Polít**, Curitiba, v. 14, p. 139-161, jun. 2000.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis, Vozes, 2007.

PASTORE, J. A dimensão tributária dos encargos sociais. In: MARTINS, I. G. (Coord.). **Desafios do Século XXI**. São Paulo: Pioneira, 1997. p. 146-159.

PIRES VENKOVSKY, Vitor. Sistema ferroviário pós-privatização. Implicações para organização e o uso do território brasileiro. In X Encontro de Geógrafos da América Latina 2005. **ANAIS DO X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA**. v. 1. 2011.

POUPART, J. et al. **A pesquisa qualitativa**: Enfoques epistemológicos e metodológicos. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2012. 295-316 p.

PRAZERES, R. V. D. et al. Fatores Determinantes do Endividamento: um Estudo Empírico no Setor de Telecomunicações Brasileiro. **Contabilidade, Gestão e Governança**, Brasília, v. 18, n. 2, p. 139-159, mai./ago. 2015.

RECEITA FEDERAL. **Agenda tributária**. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

_____. **Carga tributária no brasil**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/receitadata/estudos-e-tributarios-e-aduaneiros/estudos-e-estatisticas/arquivos-e-imagens/ctb-2015-1.jpg/view>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

RICHARDSON, Roberto Jerry. **Pesquisa Social**: Métodos e Técnicas. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

SANTOS, Gervásio Ferreira dos. Política energética e desigualdades regionais na economia brasileira - Rio de Janeiro: **BNDES**, 2012.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos De; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, [S.L], v. 1, n. 1, jul. 2009. Disponível em: <<https://www.rbhcs.com/rbhcs/article/view/6>>. Acesso em: 22 dez. 2016.

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Consulta pública**: cobertura cambial. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

SILVA, Antônio Suerlilton Barbosa; BARBIERI, Ana Clara. Prospectando influências entre o custo-brasil e investimento direto estrangeiro à luz do modelo de regressão linear múltipla. **Cad. Prospec**, Salvador, v. 8, n. 4, p. 697-709, out./nov. 2015.

SILVA, Marcelo Pinto; MARTINS, Cíntia Rodrigues; VENDRUSCOLO, Maria Ivanice. Custo do trabalho no brasil: um estudo nas empresas que se destacaram no ranking da internacionalização. **Revista Economia e Desenvolvimento**, [S.L], v. 14, n. 1, p. 126-139, 2015.

VALEC FERROVIAS, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. **Ferrovias**. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 9 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

WANKE, Peter Fernandes; UFRJ, Maria Fernanda Hijjar. Exportadores brasileiros: estudo exploratório das percepções sobre a qualidade da infraestrutura logística. **Produção**, ONLINE, v. 19, n. 1, p. 143-162, jan. /abr. 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-65132009000100010>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

WORLD BANK. **Documents and reports**. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/963041467987822424/relat%c3%b3rio-anual-de-2015-do-banco-mundial>>. Acesso em: 13 out. 2016.

WORLD ECONOMIC FORUM. **Reports**. Disponível em: <<https://www.weforum.org/reports>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

_____. **The Global Competitiveness Report 2015–2016**. Contas Nacionais Trimestrais. Disponível em: <<https://www.weforum.org/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.