

Infra-estrutura de Transportes no Brasil: Planejamento, Implementações e Desempenho



Murillo de Moraes R. C. Barbosa
Diretor da ANTAQ

Joinville - SC, 10 de agosto de 2007

Regulação do transporte aquaviário e das atividades portuárias

- *A Agência Nacional de Transportes Aquaviários desempenha, como autoridade administrativa independente, a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias e de transporte aquaviário.*
- *Com a missão de implementar políticas formuladas pelo MT, regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de exploração dos serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros.*

Competências da ANTAQ

- *Promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários.*
- *Propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração de infra-estrutura aquaviária e portuária e de prestação de serviços de transporte aquaviário.*
- *Elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre operadores.*
- *Promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, de modo a subsidiar decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras.*

Infra-estrutura aquaviária e portuária Visão e participação da ANTAQ

Portos e Terminais

A evolução crescente das exportações brasileiras, influenciada pela inserção da economia nacional no processo de globalização, revelou um preocupante quadro de saturação dos portos, resultado de deficiências operacionais e de infra-estrutura

Os portos, em geral, estão atingindo os limites das capacidades instaladas e ainda operam abaixo da eficiência operacional exigida pelo comércio internacional



Infra-estrutura Aquaviária e Portuária

- *Planejamento estratégico*: elaboração do Plano Geral de Outorgas de exploração de infra-estrutura portuária, baseado na avaliação da capacidade atual de movimentação de cargas dos portos e terminais, com vistas a atender ao aumento da demanda proveniente do comércio interno e exterior brasileiro realizado por via marítima.
- *Marcos regulatórios*: elaboração de normas e regulamentos relativos à exploração da infra-estrutura portuária que ofereçam segurança aos investimentos privados realizados dentro ou fora da área do porto organizado.
- *Acessibilidade aos portos e terminais*: desenvolvimento da infra-estrutura necessária ao melhoramento do acesso terrestre aos portos e das condições hidrográficas das áreas marítimas adjacentes, por meio da realização de obras de dragagem, de forma a permitir o aperfeiçoamento da logística e o aumento da eficiência das operações portuárias.

Infra-estrutura portuária

Quadro de arrendamentos

LOCALIZAÇÃO	CONTEINER	CARGA GERAL	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO
REGIÃO NORTE	8	12	7	4
REGIÃO NORDESTE	13	37	33	21
REGIÃO SUDESTE	18	32	24	21
REGIÃO SUL	7	27	40	10
TOTAL	46	108	104	56

Fonte: ANTAQ-SPO

Infra-estrutura portuária

Implementação de arrendamentos

EMPREENDIMENTO	LOCALIZAÇÃO	INVESTIMENTOS R\$ MILHÕES	PRAZO ANOS	MOVIMENTAÇÃO
TEGRAN MINÉRIO DE FERRO	ITAGUAÍ	329	25	8 A 24 milhões ton/ano
FERTILIZANTES E RAÇÃO ANIMAL	IMBITUBA – SC	33,6	25	260.000 A 836.000 ton/ano
TERMINAL DE CONTÊINERES	IMBITUBA	49,7	25	36.000 A 30.000 UN/ano
TERMINAL CARGA GERAL	IMBITUBA	3,1	25	100.000 A 180.000 ton/ano
TEGRAN COQUE VERDE	IMBITUBA	8,4	25	400.000 A 800.000 ton/ano
TEGRAN GRÃOS E FARELOS	ITAQUÍ – MA	71,2	25	450.000 A 2.000.000 ton/ano
CAIS DOPPAUL - FERRO GUSA	VITÓRIA -ES	10	10	2 A 2,3 milhões ton/ano
TERMINAL DE VEÍCULOS	SANTOS – SP	98,7	25	150.000 A 250.000 UN/ano

Investimentos em valores históricos

Infra-estrutura Portuária

Implementação de Terminais Portuários Privativos

AUTORIZADA	LOCALIZAÇÃO	INVESTIMENTOS R\$ MILHÕES
PORTONAVE S/A	NAVEGANTES	195,2
ITAPOÁ TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A	ITAPOÁ – SC	176,8
FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA	CANDEIAS – BA	18
EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A	SANTOS – SP	535
MPC - MINERAÇÃO, PESQUISA E COMÉRCIO LTDA	SÃO JOÃO DA BARRA – RJ	290
RIO TURIA SERVIÇOS LOGÍSTICOS	BARCARENA – PA	53,2
ARACRUZ CELULOSE E CENIBRA	ARACRUZ – ES	153,1
IMBITUBA EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S.A	IMBITUBA	53
	TOTAL	1,48 BILHÃO

Infra-estrutura aquaviária e portuária ***Navegação Marítima***

Uma série de fatores de natureza estrutural e conjuntural têm provocado o desestímulo à renovação e expansão da frota mercante nacional, com reflexos diretos sobre a eficiência e a própria existência da navegação marítima brasileira

Redução e envelhecimento da frota, especialmente da navegação de cabotagem, com aumento de afretamentos de embarcações estrangeiras

Baixa participação do transporte aquaviário na matriz de transportes brasileira



Frota da Navegação de Cabotagem



Infra-estrutura aquaviária e portuária
Navegação Marítima
GASTO GERAL COM AFRETAMENTOS

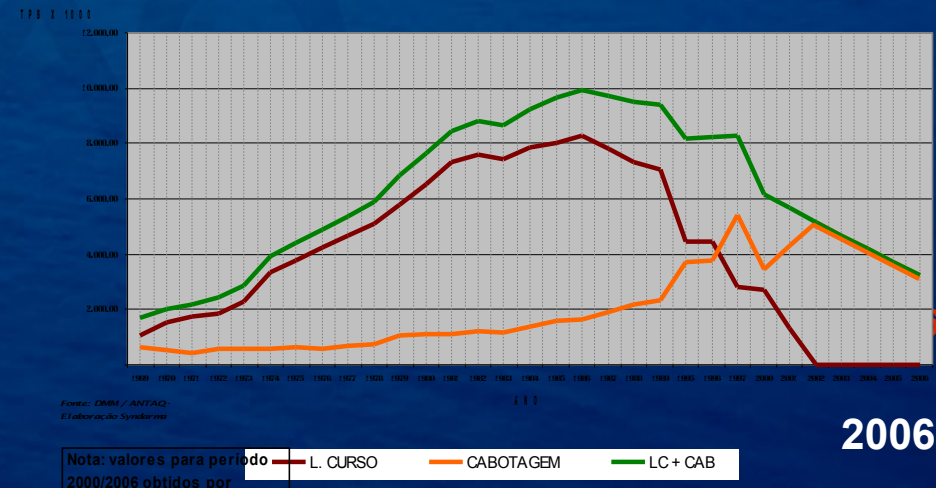
Infra-estrutura aquaviária e portuária

Navegação Marítima

- **Planejamento estratégico:** promover estudos referentes à composição da frota mercante e à prática de afretamentos de embarcações, de modo a subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras.
- **Marcos Regulatórios:** normatizar a prestação de serviços de transporte aquaviário pelas empresas brasileiras de navegação, de modo a preservar os interesses da bandeira brasileira.

Uma frota mercante própria é componente fundamental do Poder Marítimo de uma nação com aspirações marítimas

FIGURA 4: EVOLUÇÃO DA FROTA PRÓPRIA BRASILEIRA



Infra-estrutura aquaviária e portuária

Hidroviás

O Brasil possui 10 mil Km de vias navegáveis interiores, passíveis de aproveitamento para o transporte de cargas e passageiros, podendo atingir cerca de 26 mil Km, com a realização de obras de infra-estrutura



Participação dos modais na matriz de transportes brasileira:

- 60% rodovias;*
- 33% ferrovias;*
- 7% Hidroviás*

Infra-estrutura aquaviária e portuária

Hidroviás

- *Modal economicamente viável, eficiente, exige menos investimentos nas fases de implantação e manutenção, acarreta baixo impacto ambiental relativamente aos demais modais.*
- *Apesar do grande potencial da malha hidroviária brasileira, a ausência de um nível adequado de investimentos no setor tem resultado prejuízos para a viabilidade econômica das vias navegáveis, concorrendo para o desbalanceamento da matriz de transportes e para o agravamento das deficiências na intermodalidade com os demais modais.*
- *O aproveitamento adequado das vias navegáveis depende da realização de obras de infra-estrutura, tais como: dragagem; transposição de trechos não navegáveis, por meio de eclusas e canais artificiais de transposição; derrocamentos de obstáculos naturais; e balizamento e sinalização.*
- *Além das obras necessárias à manutenção das condições de navegabilidade da hidrovia, destaca-se a necessidade de investimentos em portos e terminais fluviais intermodais.*

Infra-estrutura aquaviária e portuária

Hidroviás

- **Planejamento estratégico:** Incrementar a navegação interior, aumentar a participação do modal hidroviário na matriz de transportes e estimular o desenvolvimento da infra-estrutura hidroviária.
- **Marcos Regulatórios:** Exercer o poder normativo relativamente à prestação de serviços na navegação interior e à exploração da infra-estrutura hidroviária e portuária dedicada a atender aos interesses da navegação interior (estações de transbordo de cargas e as instalações portuárias públicas de pequeno porte).

“Hidrovia é investimento em meio ambiente”





Murillo de Moraes R. C. Barbosa
murillo.barbosa@antag.gov.br