

INVESTIMENTO ATUAL E FUTURO DO SETOR AQUAVIÁRIO NO BRASIL

PAC – INVESTIMENTOS INICIADOS

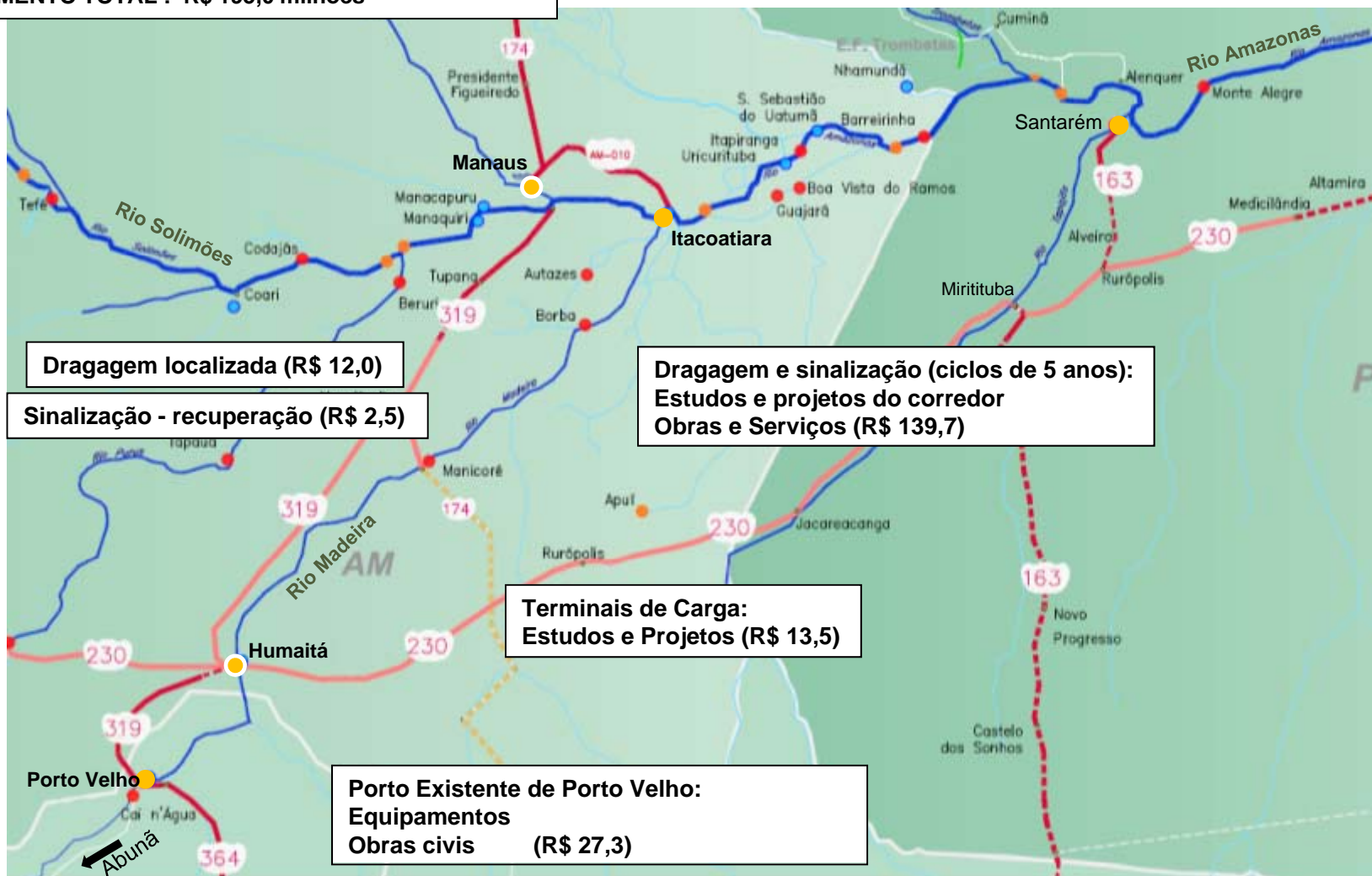
AÇÕES	INVESTIMENTOS PREVISTOS
CORREDOR DO PARANÁ-TIETÊ	1011,9
RIO PARANÁ	112,0
RIO TIETÊ	900,0
CORREDOR DO MADEIRA	195,0
CORREDOR DO MERCOSUL	68,4
CORREDOR DO PARAGUAI	78,4
CORREDOR DO SÃO FRANCISCO	158,8
CORREDOR DO AMAZONAS	53,0
CORREDOR DO TAPAJÓS	26,0
TERMINAIS NO AMAZONAS (11)	232,4
TERMINAIS EM RONDÔNIA (05)	18,8
TERMINAIS NO PARA (13)	88,4
TERMINAIS NO ACRE (04)	2,2
ESTUDOS HIDROVIÁRIOS	23,0
TUCURUÍ - AÇÕES SOCIAIS	31,0
TOTAL GERAL	1.987,3

* Este valor não está contemplado o Porto de Manaus (copa 2014) no valor de R\$ 89,1 milhões

Mapa de Intervenções

Corredor do Madeira

INVESTIMENTO TOTAL : R\$ 195,0 milhões



Mapa de Intervenções

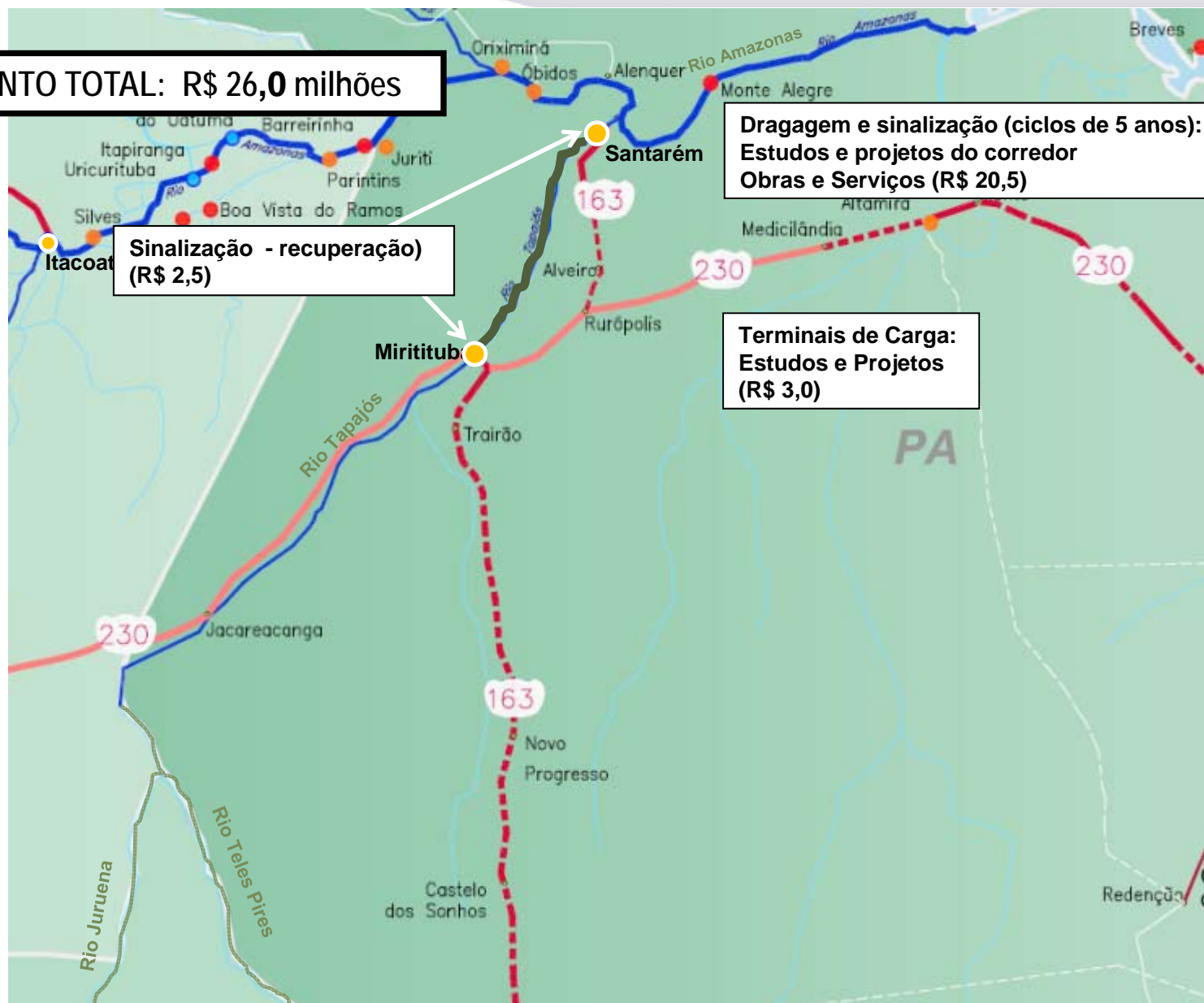
INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 53,0 milhões



Mapa de Intervenções

Corredor do Tapajós

INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 26,0 milhões



Mapa de Intervenções

Corredor do São Francisco

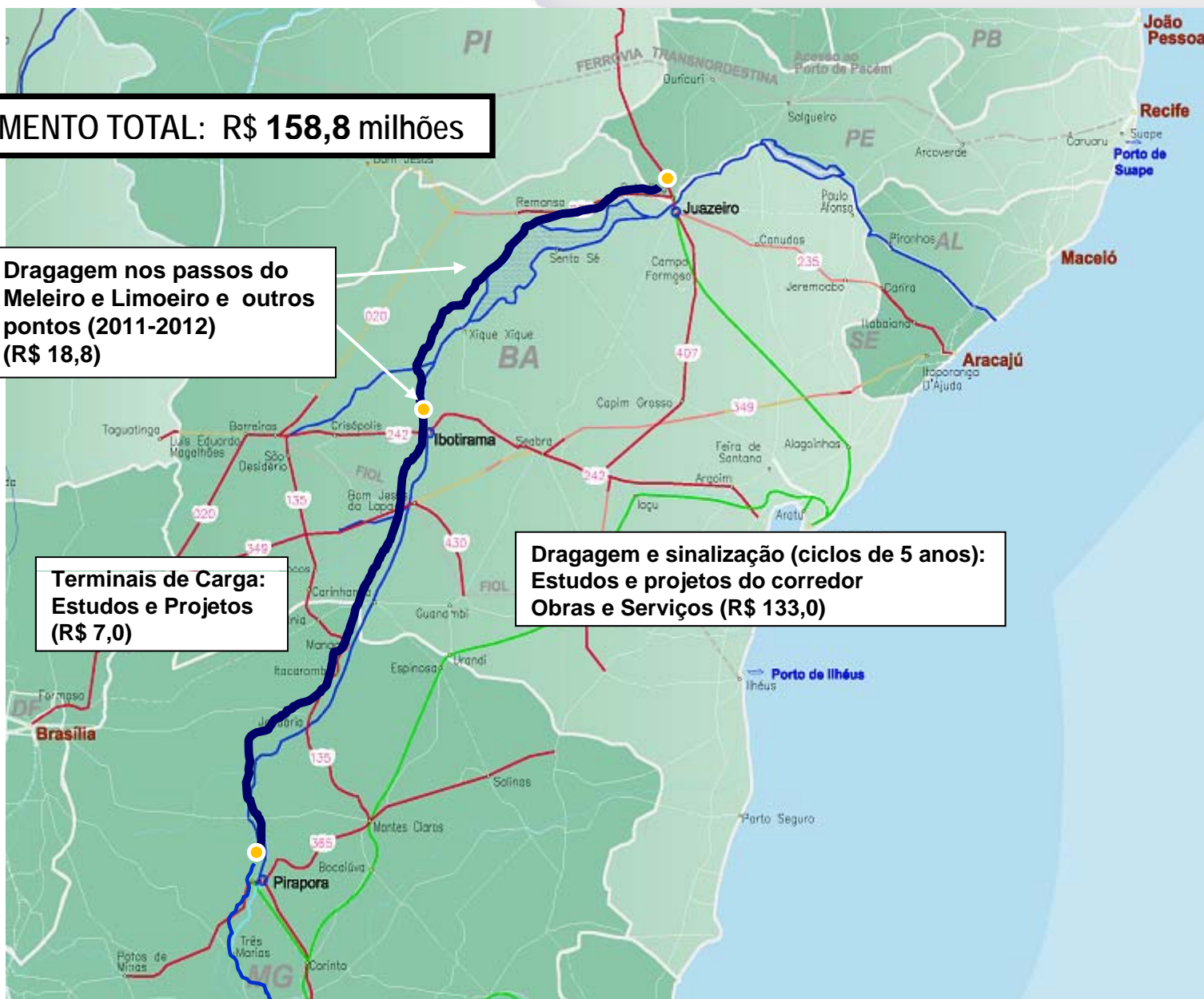


INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 158,8 milhões

Dragagem nos passos do Meleiro e Limoeiro e outros pontos (2011-2012) (R\$ 18,8)

Terminais de Carga: Estudos e Projetos (R\$ 7,0)

Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos): Estudos e projetos do corredor Obras e Serviços (R\$ 133,0)



Mapa de Intervenções

Rio Paraná



INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 112,0 milhões

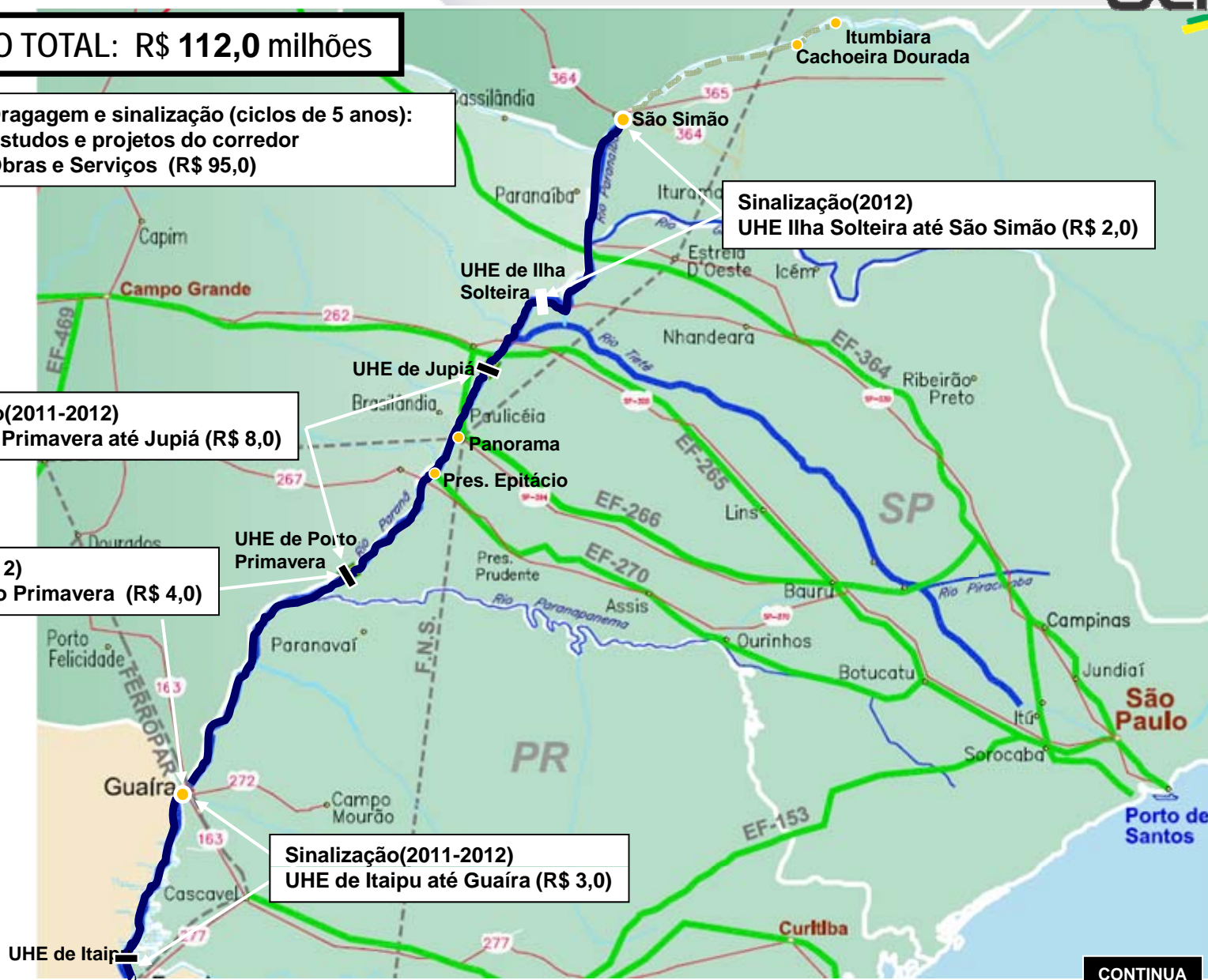
Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos):
Estudos e projetos do corredor
Obras e Serviços (R\$ 95,0)

Sinalização(2012)
UHE Ilha Solteira até São Simão (R\$ 2,0)

Sinalização(2011-2012)
UHE Porto Primavera até Jupuíá (R\$ 8,0)

Sinalização(2011-2012)
Guáira até UHE Porto Primavera (R\$ 4,0)

Sinalização(2011-2012)
UHE de Itaipu até Guáira (R\$ 3,0)



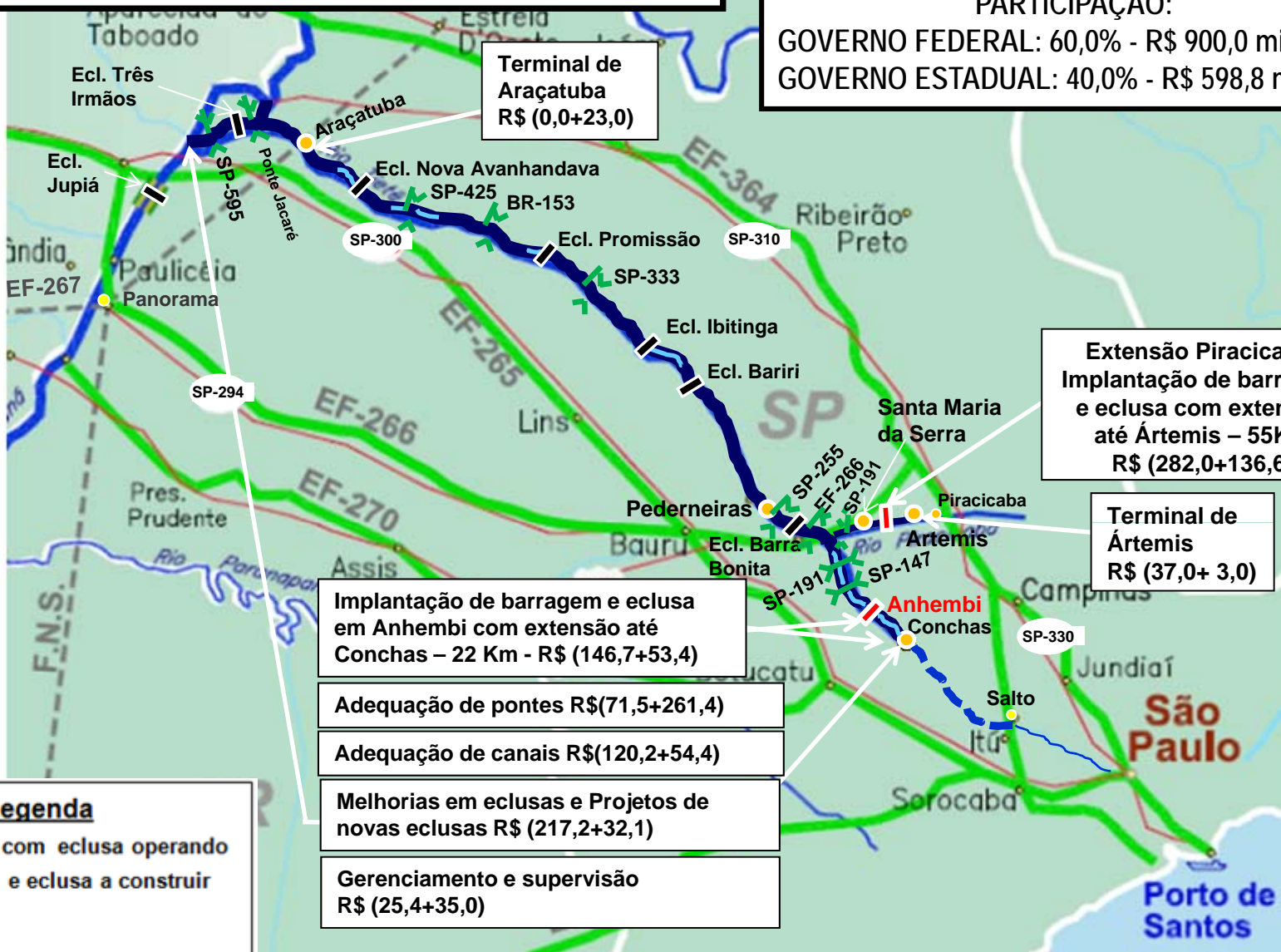
CONTINUA

Mapa de Intervenções

Rio Tietê

INVESTIMENTO TOTAL RIO TIETÊ: R\$ 1.498,8 milhões

PARTICIPAÇÃO:
 GOVERNO FEDERAL: 60,0% - R\$ 900,0 milhões
 GOVERNO ESTADUAL: 40,0% - R\$ 598,8 milhões



Terminal de Araçatuba
R\$ (0,0+23,0)

Extensão Piracicaba:
Implantação de barragem e eclusa com extensão até Ártemis – 55Km
R\$ (282,0+136,6)

Terminal de Ártemis
R\$ (37,0+ 3,0)

Implantação de barragem e eclusa em Anhembi com extensão até Conchas – 22 Km - R\$ (146,7+53,4)

Adequação de pontes R\$(71,5+261,4)

Adequação de canais R\$(120,2+54,4)

Melhorias em eclusas e Projetos de novas eclusas R\$ (217,2+32,1)

Gerenciamento e supervisão R\$ (25,4+35,0)

Legenda

- Barragem com eclusa operando
- Barragem e eclusa a construir
- Ponte
- Canal

Mapa de Intervenções

INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 68,4 milhões

Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos):
Estudos e projetos do corredor
Obras e Serviços (R\$ 41,7)

Dragagem localizada rio Taquari
(R\$ 7,0)

Terminais de Carga:
Estudos e Projetos
(R\$ 14,0)

Dragagem localizada - Lagoa Mirim
(R\$ 5,8)



Mapa de Intervenções

Corredor do Paraguai



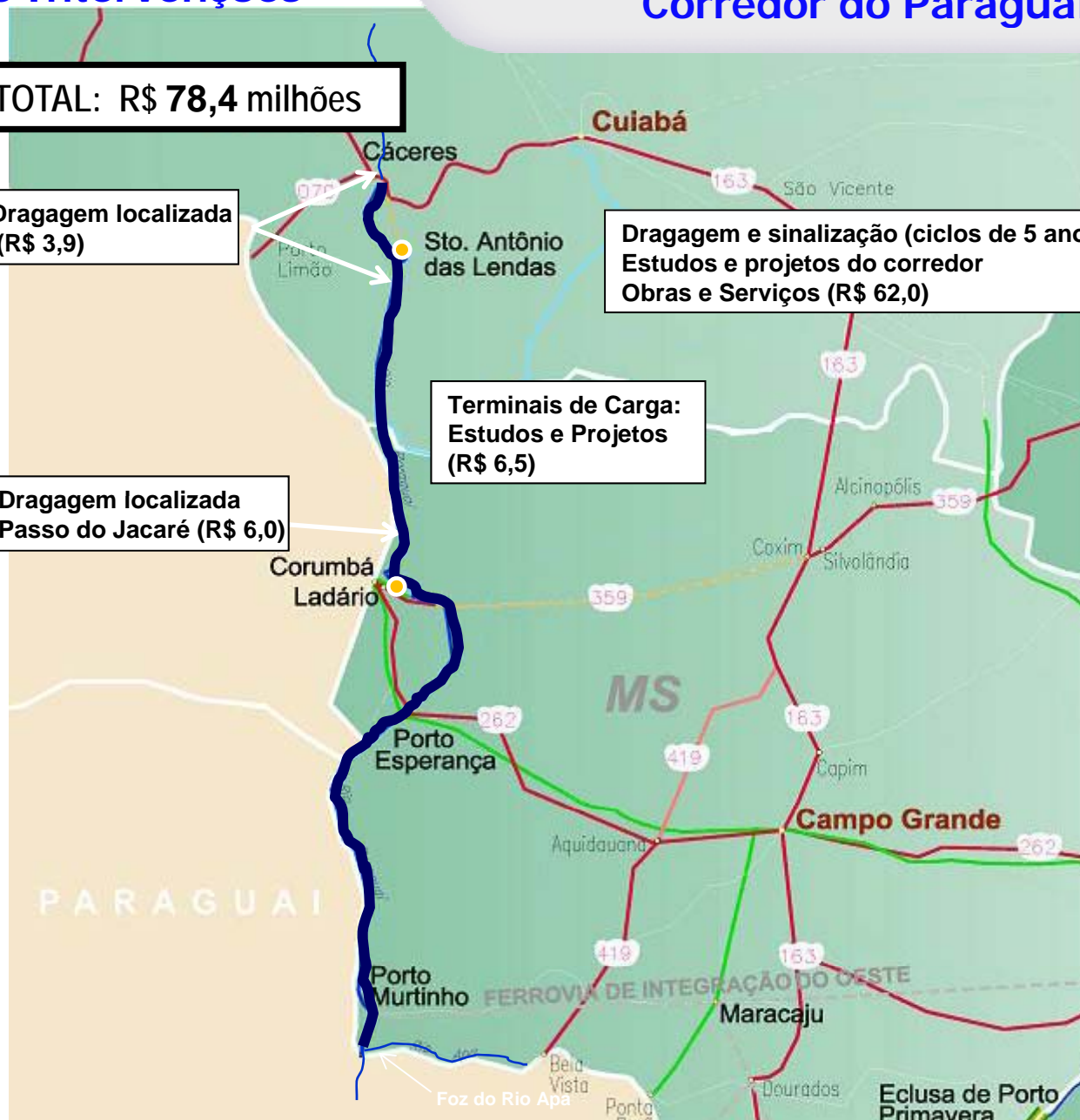
INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 78,4 milhões

Dragagem localizada (R\$ 3,9)

**Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos):
Estudos e projetos do corredor
Obras e Serviços (R\$ 62,0)**

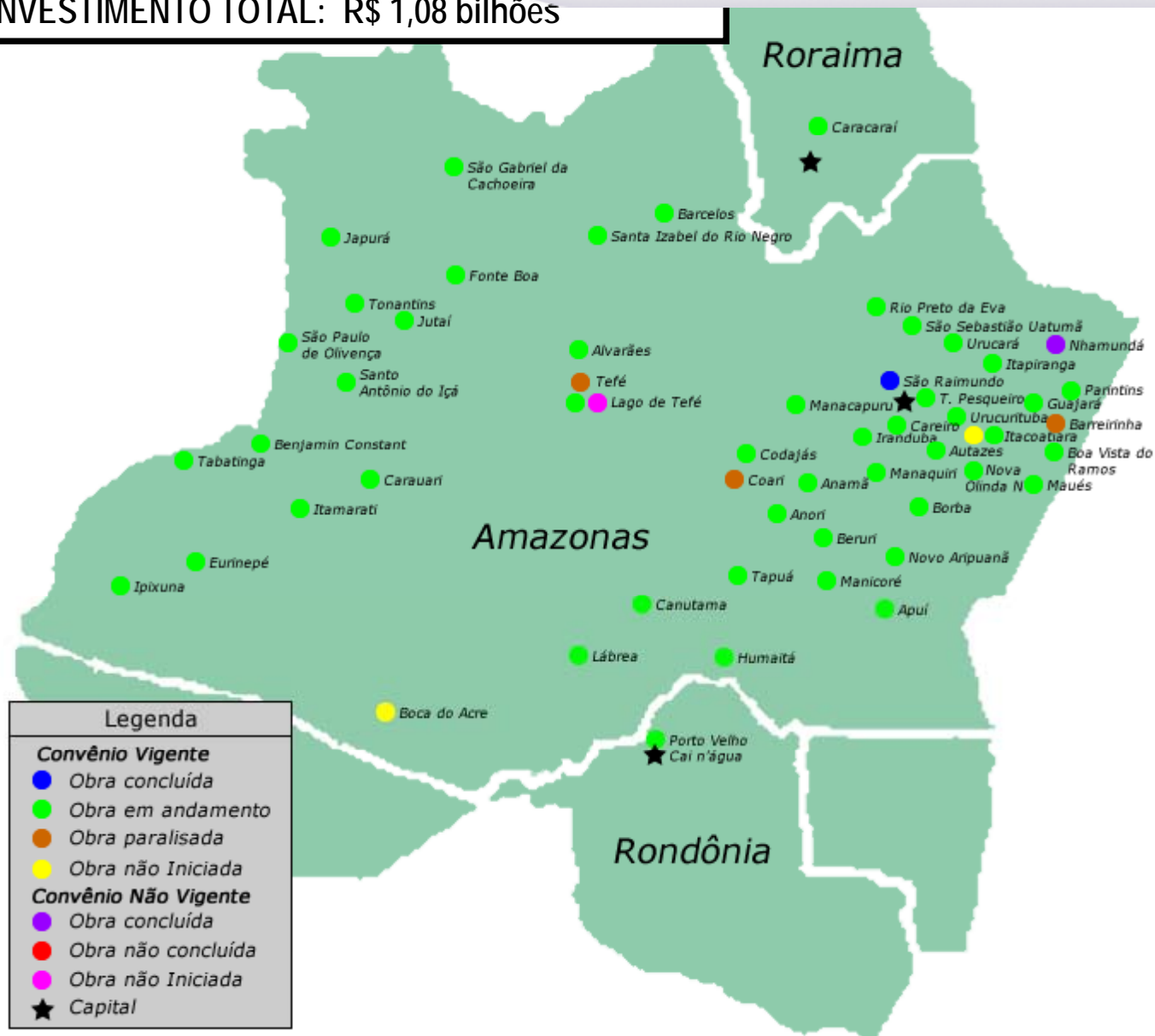
**Terminais de Carga:
Estudos e Projetos (R\$ 6,5)**

**Dragagem localizada
Passo do Jacaré (R\$ 6,0)**

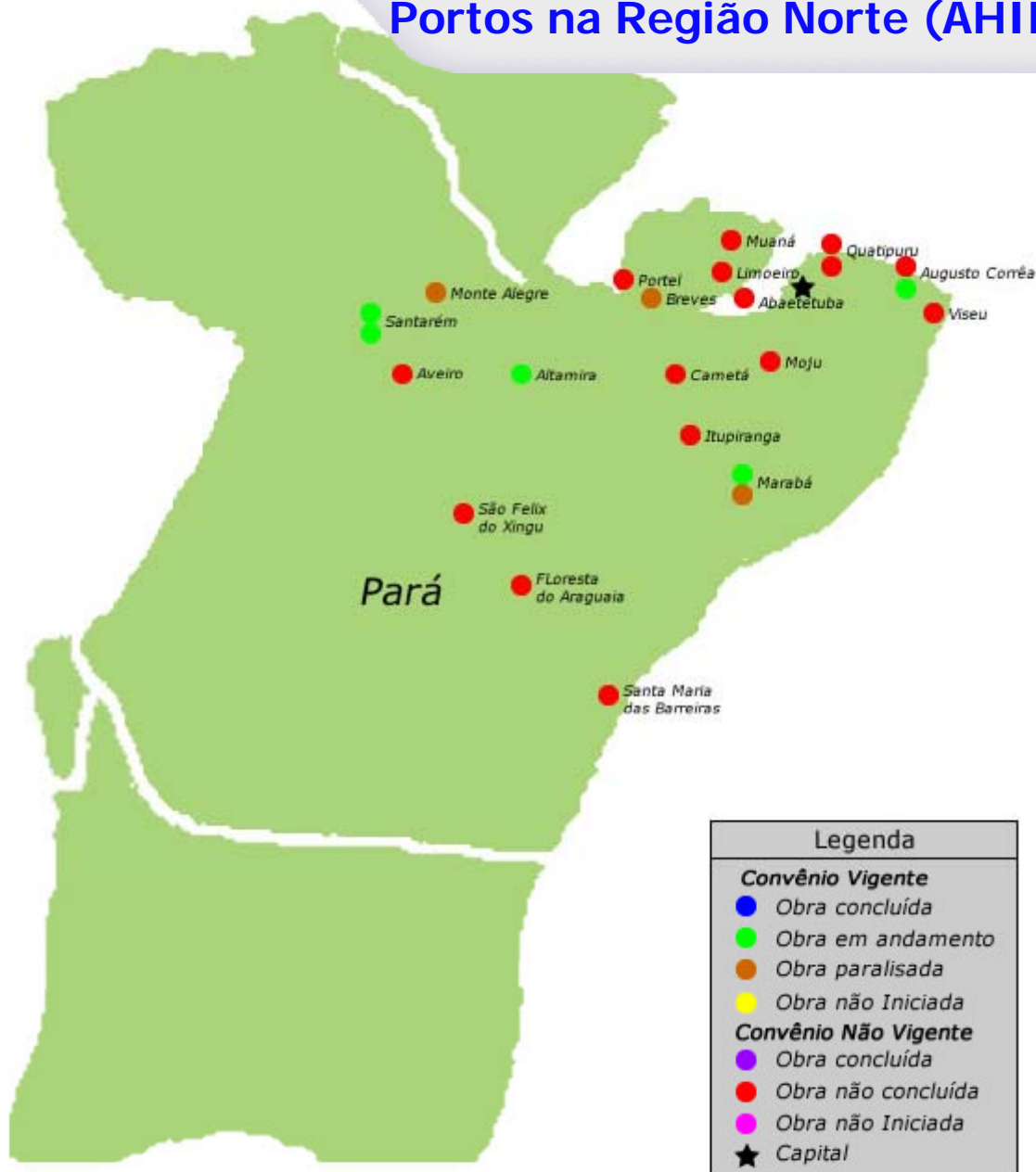


Portos na Região Norte (AHIMOC) **daq**

INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 1,08 bilhões



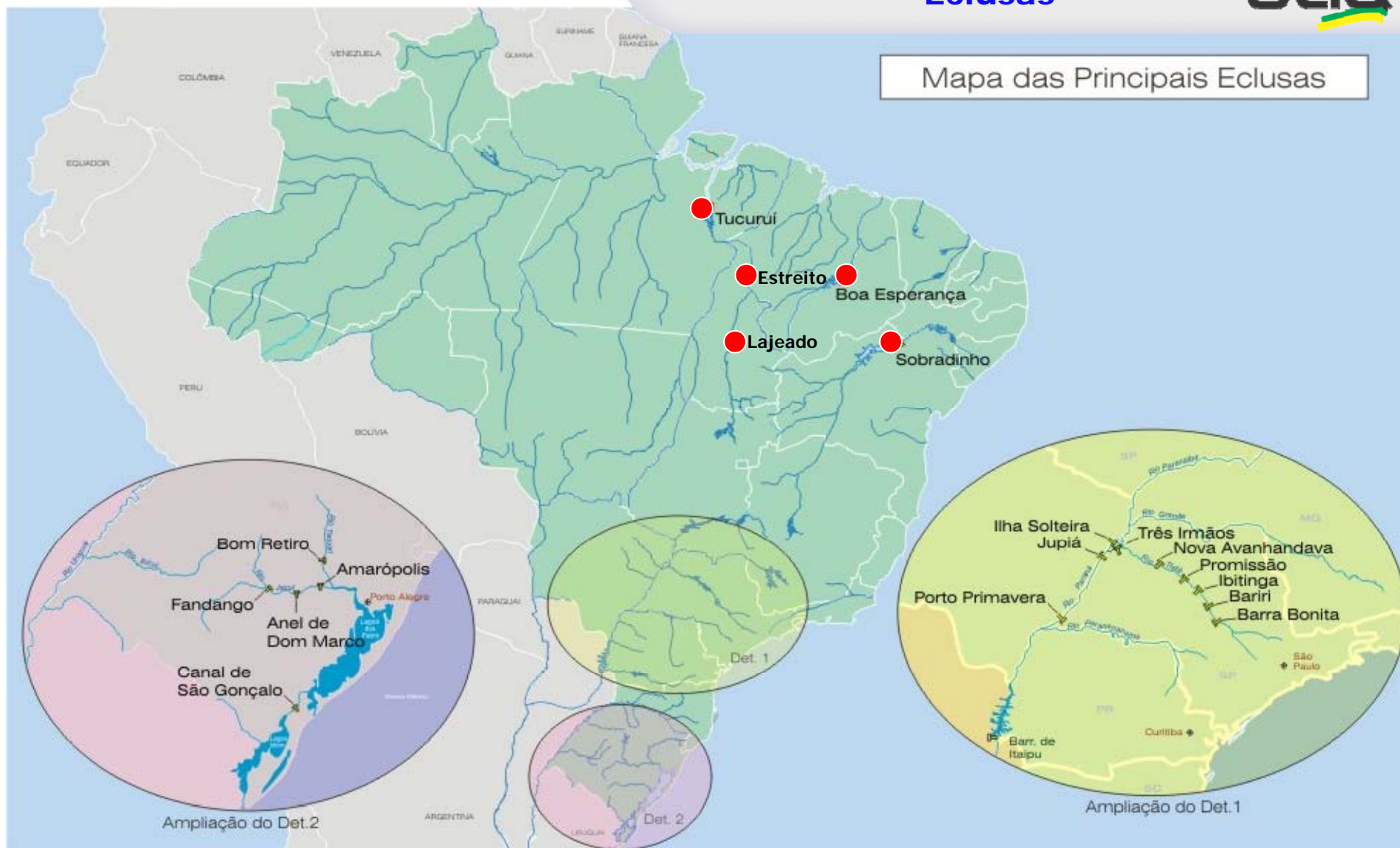
Portos na Região Norte (AHIMOR) **daq**



Eclusas



Mapa das Principais Eclusas

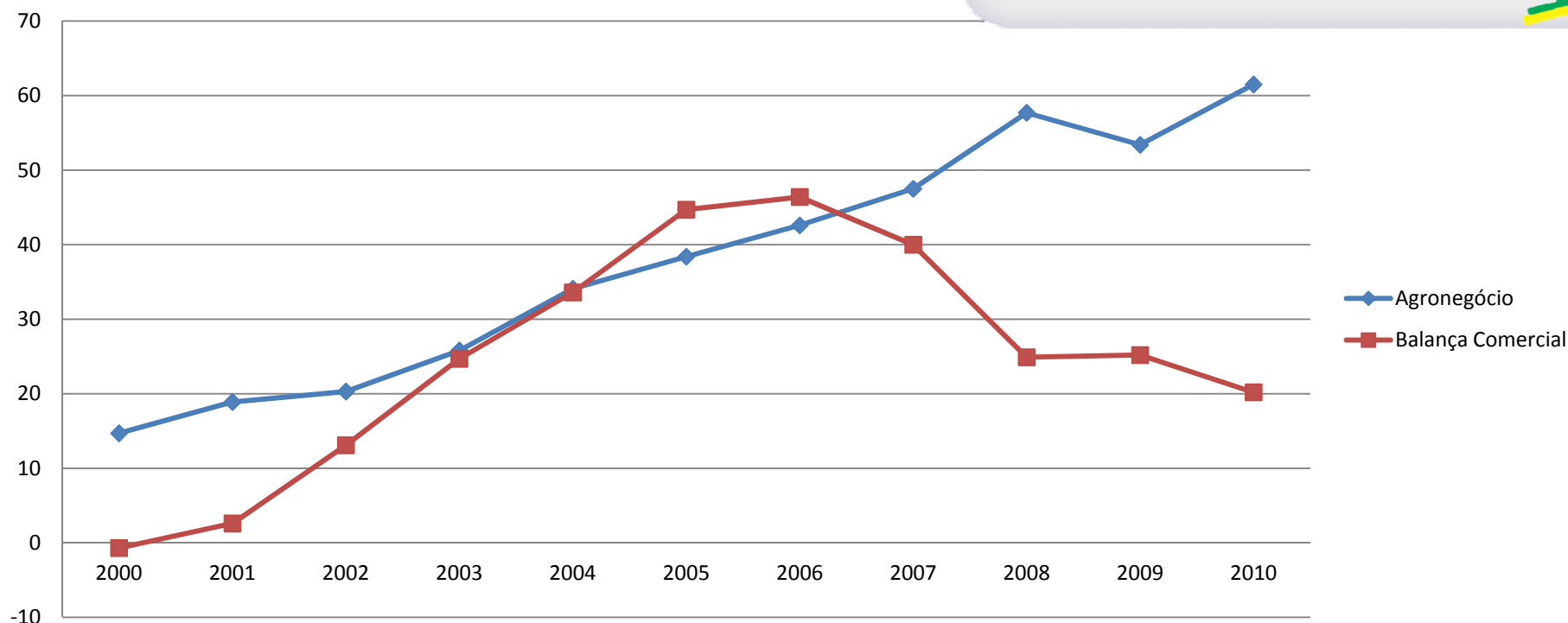


- O **saldo da balança** do agronegócio foi de **U\$ 61,5 bilhões** em 2010;
- **33%** dos empregos – **17 milhões de pessoas** trabalhando no campo ;
- **37%** das exportações totais do Brasil em 2010;
- Aproximadamente **500 indústrias fornecedoras** de insumos de produção;
- Aproximadamente **10.000 distribuidores e revendedores** distribuídos em todo o território nacional;
- Cerca de **4 milhões** de propriedades rurais;
- Conta também com aproximadamente **400 cooperativas agrícolas**;
- **25 entidades oficiais** de pesquisa agrônômica.



- EXCEDENTES DE PRODUÇÃO (2011)
- ESCOAMENTO INTERMEDIÁRIO
- ESCOAMENTO FINAL (PREVISÃO)

SALDO (MIL US\$) Agronegócio Brasileiro **daq**



- O Saldo do agronegócio passou de US\$ 14,7 milhões em 2000, para US\$ 61,5 milhões em 2010.
- Foi superior ao saldo na balança comercial em 3,04 vezes.
- A causa do bom desempenho do agronegócio foi a elevação dos preços das commodities e a forte demanda chinesa.
- Estima-se que as importações de milho daquele País cheguem a 20,0 milhões de tons. Em 2020. Para soja estes números podem atingir 100,0 milhões.
- A condição para que o Brasil tire proveito desta forte demanda é investir em logística.

CONSIDERAÇÕES SOBRE AS DEFICIÊNCIAS NA INFRAESTRUTURA **daq**

Mantidas as atuais perspectivas do câmbio e do seu impacto nos preços dos grãos e também, da prevalência do modal rodoviário no transporte da produção agrícola, os agricultores da Região Centro-Oeste, continuarão convivendo com custos recordes de frete no escoamento da safra, retirando do setor a condição de continuar sendo um dos mais promissores da nossa economia.

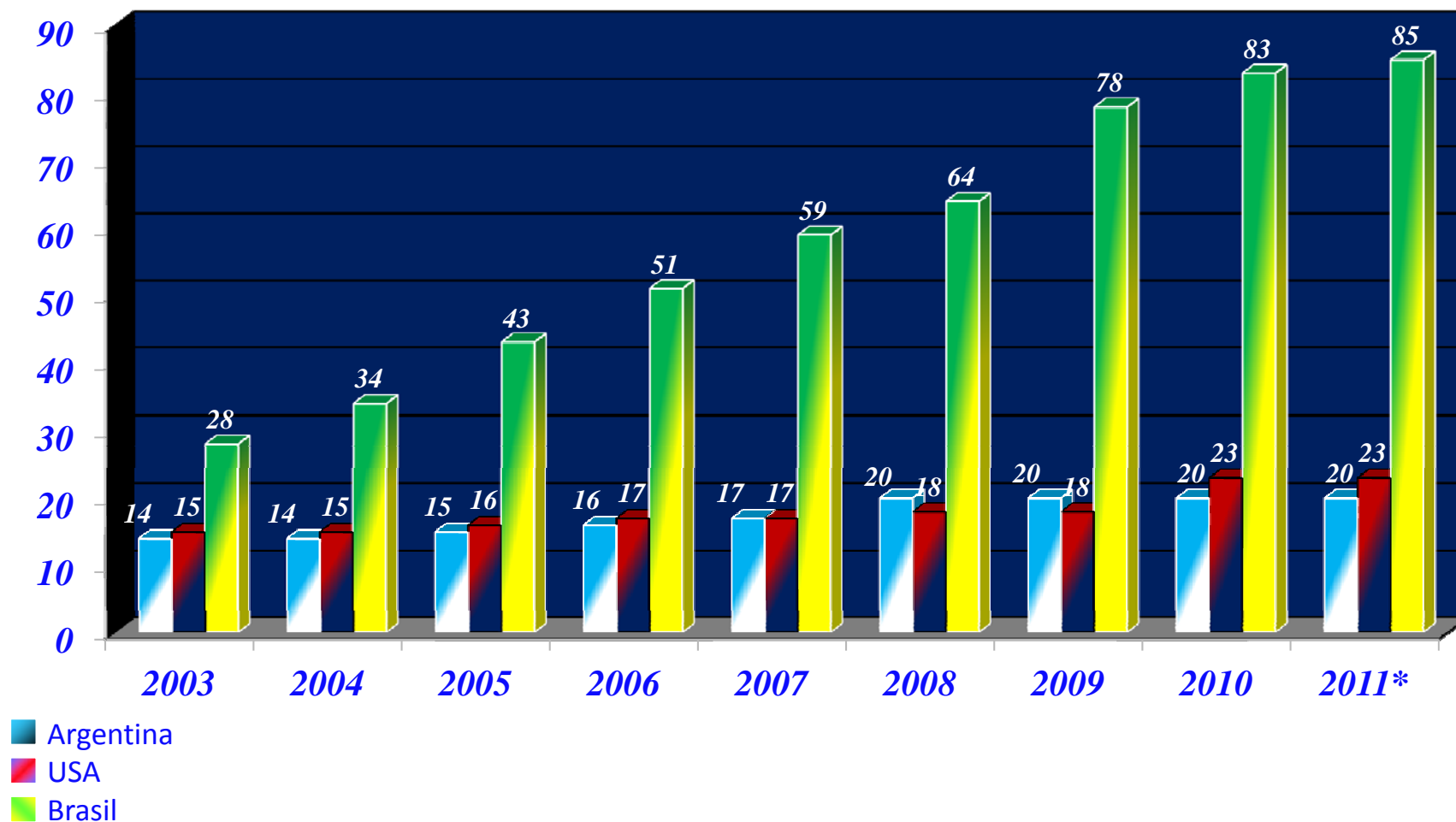
A oferta desigual de infraestrutura, além de ser fator de exclusão social, constitui-se, quando não ocorre sua normalização, num fator de contínua ampliação da desigualdade, particularmente nas regiões de fronteira agrícola.

Os gargalos causados pelo custo do capital, carga tributária, indecisão regulatória, carência de estradas, portos, hidrovias e ferrovias, são hoje os impedimentos mais graves ao crescimento econômico, particularmente o do agronegócio.

Evolução Comparativa de custos lavoura ao porto de embarque






US\$ / TON



*Estimativa realizada com base no valores de frete praticados em 2010, e do então valor do dólar: US\$ 1.62 (base - maio/2011)

Fonte : ANEC

IMPACTO DO FRETE NO PREÇO DA SOJA:

-  EUA – 13,3%
-  ARGENTINA – 16,5%
-  BRASIL – 30,6%

LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

O armazém, particularmente aquele situado na propriedade rural, é um regulador no deslocamento da safra. O Brasil possui um baixo percentual de armazéns nas fazendas, cerca de 10%. Estatísticas revelam que nos EUA este número atinge 65% e na União Européia 40%. Na vizinha Argentina, as unidades de estocagem nas fazendas correspondem a 25%.

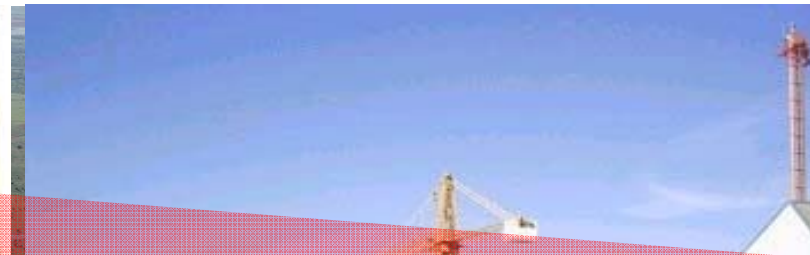


- . A falta de capacidade de armazenamento provoca improvisações e perdas significativas para o agronegócio.**
- . Nos últimos anos houve um expressivo aumento na capacidade brasileira de armazenagem. No entanto, em função da distorcida distribuição espacial, o segmento continua sendo um gargalo para o bom desempenho do agronegócio.**
- . As regiões de fronteira agrícola (Matopiba, Nordeste do MT, Cerrado Piauiense) são as mais carentes de infraestrutura de armazenagem tanto o de natureza pública quanto do privado.**

HIDROVIA TETÊ PARANÁ **HIDROVIA PARANÁ PARAGUAI**

TERMINAL QUINTELA –
COMBOIO-TIPO

CANAL DE DEFESA
PORTO DE CÁCERES



COMPLEXO DO RIO MADEIRA

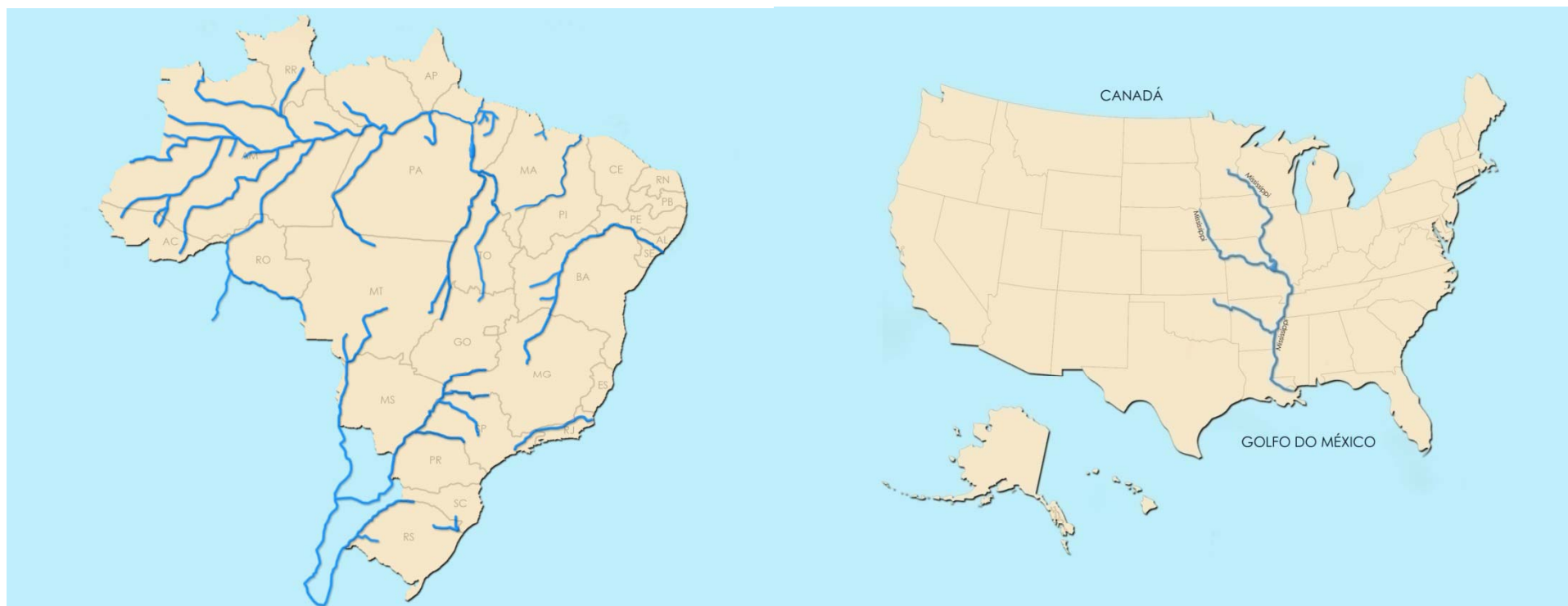
PORTO DE PORTO VELHO



COMBOIO COM 20 BARCAÇAS (40 MIL T)



Comparativo



MUDANÇA DE OBJETO

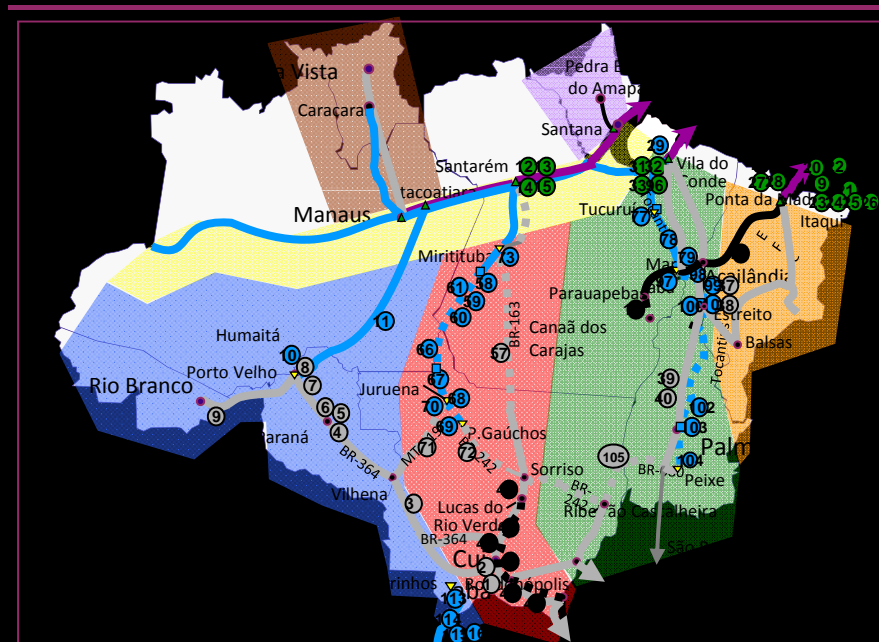
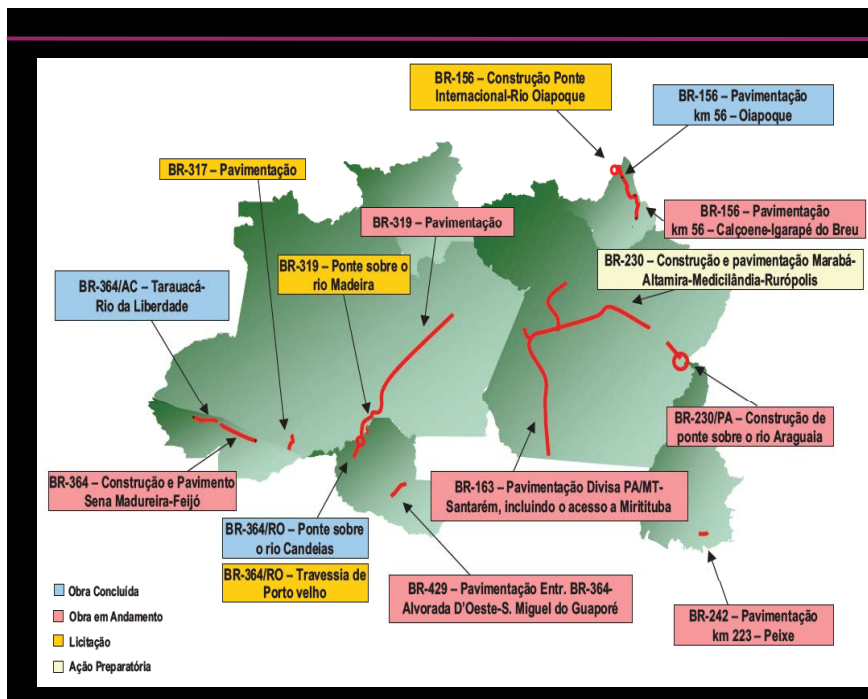
Objetivos do Setor Hidroviário

Elaborar o **PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA DE CARGAS** do Brasil em todas suas grandes bacias, que permita atingir os seguintes objetivos estratégicos:

- Integrar física e economicamente os Estados e Regiões:
- Transformar as vias aquáticas de transporte de cargas em Eixos Integrados de Transporte
- Capacitar os Eixos Integrados de Transporte voltados para o mercado interno e externo com energia, telemática e capital humano de forma a transformá-los em **Eixos Integrados de Desenvolvimento e Competitividade**, proporcionando o desenvolvimento mais racional da maioria das regiões do Brasil;
- **Liderar, através da parceria com a iniciativa privada, o processo de reconstrução e competitividade da infraestrutura brasileira de transporte de carga.**

Planejamento convencional por modal de transporte

Planejamento Estratégico por Eixos de Transporte

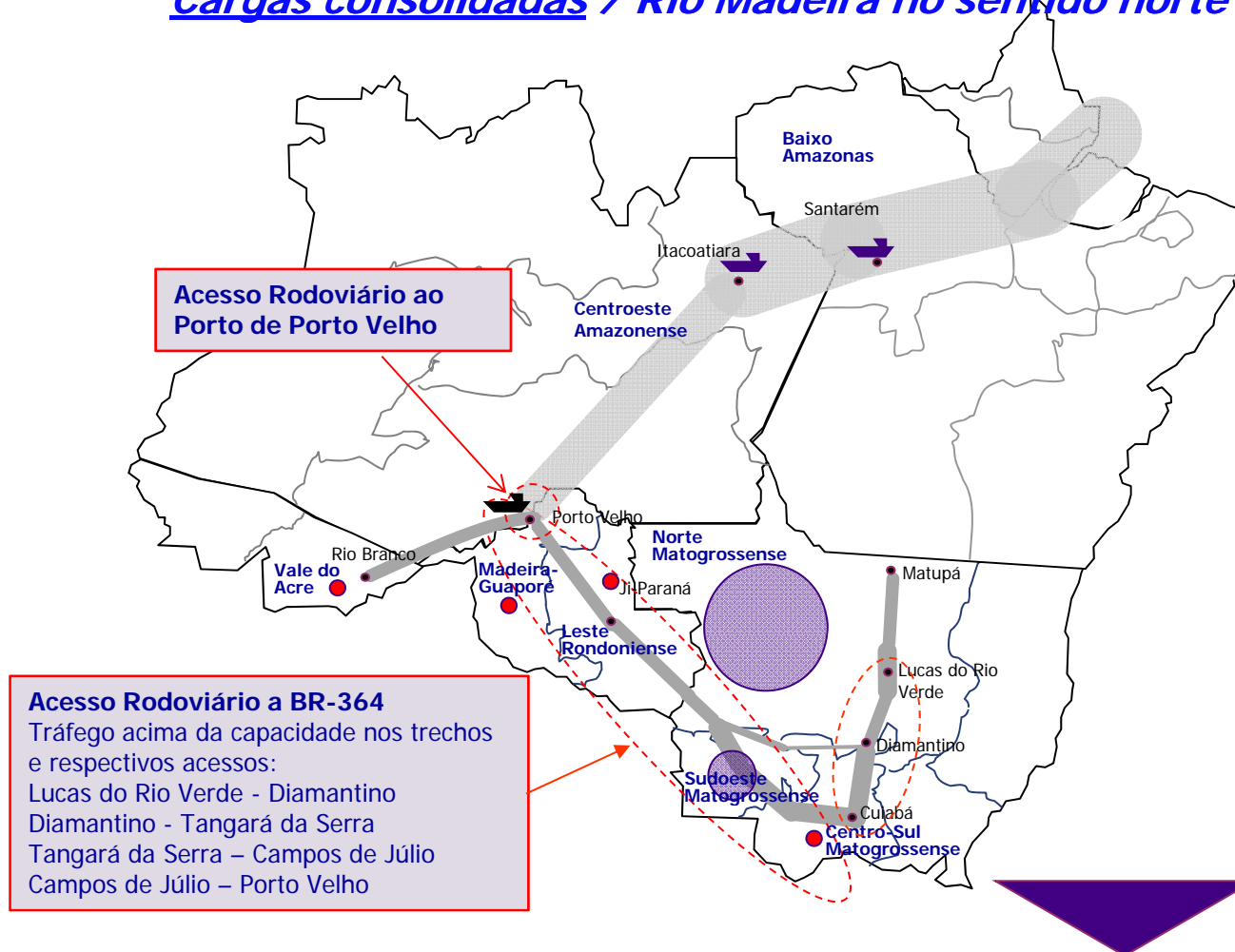


- ▶ Os planejamentos existentes são convencionais, por modais de transporte e obras pontuais, sem calcular a diminuição de custo e a taxa de retorno que elas proporcionam.
- ▶ O **novo objetivo** faz a análise competitiva dos Eixos de Transporte da origem e até o destino final dos produtos, selecionando os que mais diminuem o custo e tem o maior retorno do investimento.

...ancoradas em um planejamento estratégico elaborado a partir de uma ampla interlocução, com todos os setores na área pública e privada

Exemplos de análise de gargalos atuais

Cargas consolidadas / Rio Madeira no sentido norte

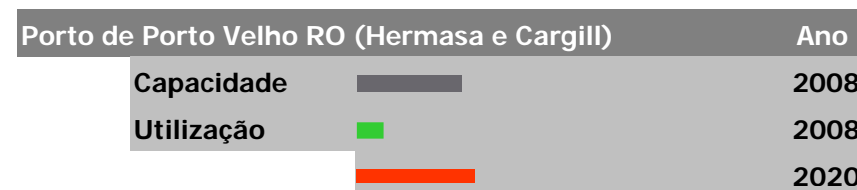
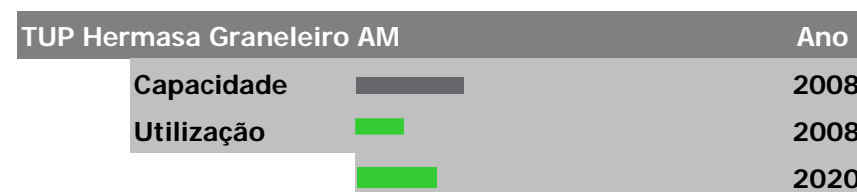
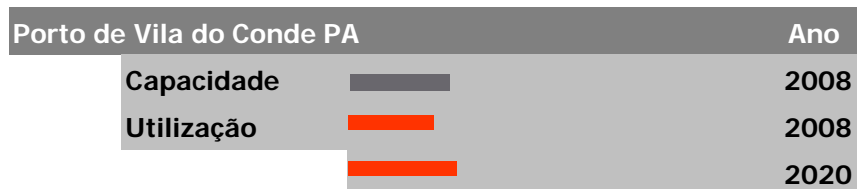


Quando confrontou-se a demanda de movimentação de todas estas cargas com a infra-estrutura atual, conseguiu-se apontar os principais gargalos de infra-estrutura existentes atualmente e se nada for feito, os gargalos se multiplicarão no futuro

Principais Gargalos Futuros nos Portos e Terminais Se nada for feito 2008/2020



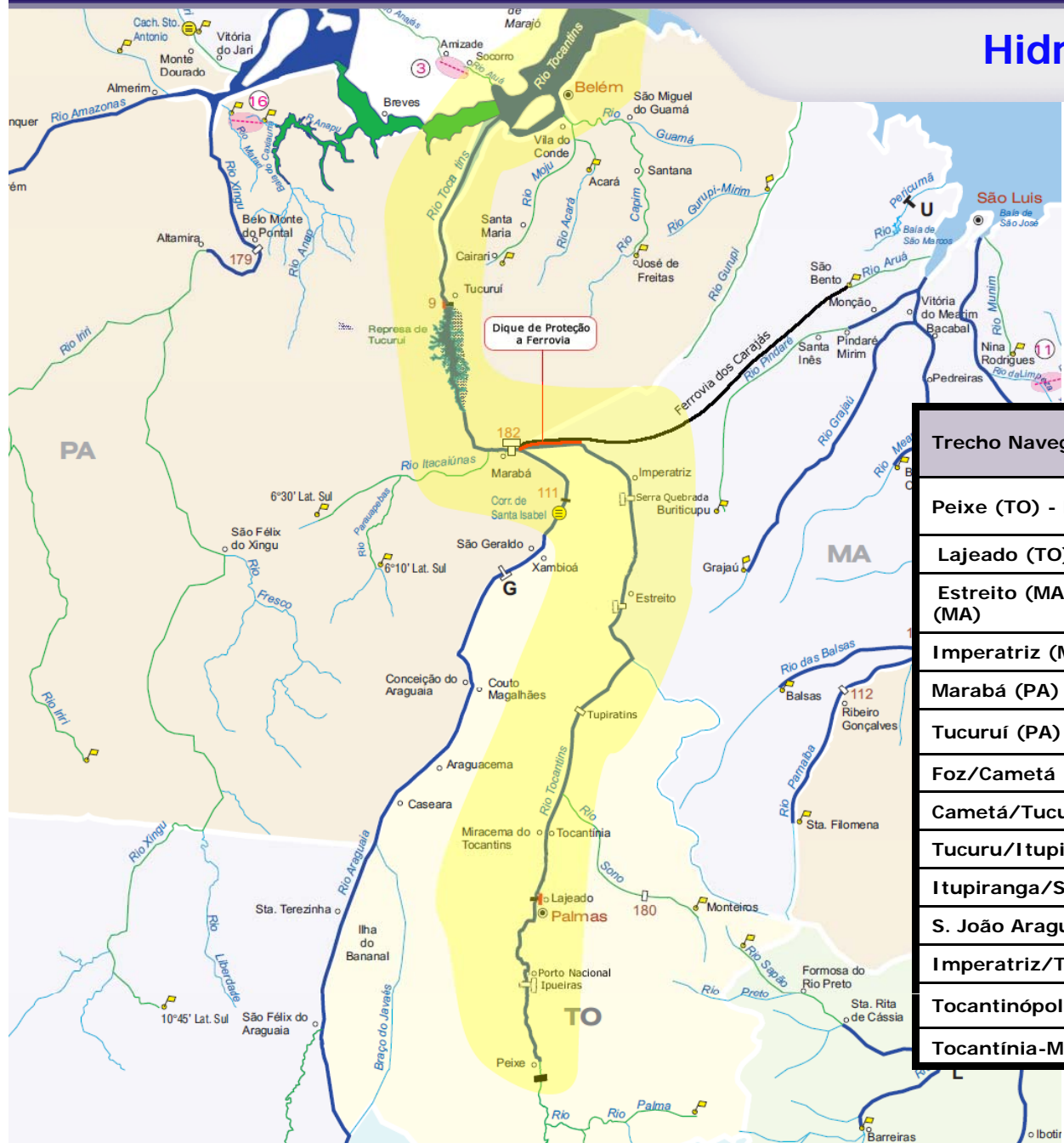
Movimentação (Carga/Descarga)



...bem como no que tange aos Portos e Terminais, nesse caso analisando a movimentação e armazenagem

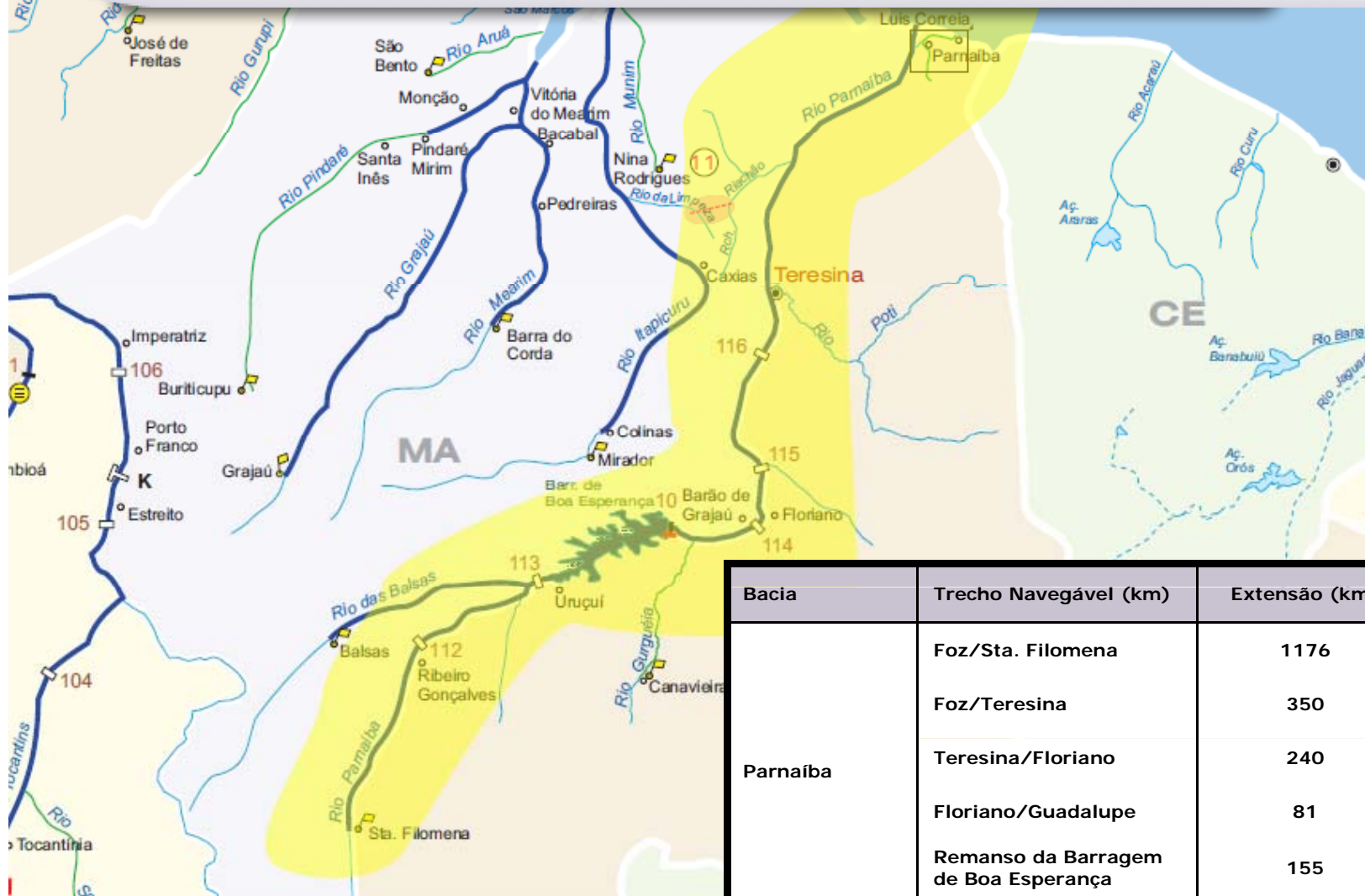
- Execução do EVTEA em todas as bacias: plano diretor;
- Trabalhar com dados primários, na fonte;
- Buscar as necessidades dos usuários;
- Realizar as obras em sua ordem de prioridades;
- Integrar interior com o oceano: hidrovia com porto marítimo;
- Proporcionar infraestrutura multimodal efetiva;
- Realizar, de forma contínua, a manutenção da via e terminais;

Hidrovia do Tocantins **daq**



Trecho Navegável	Extensão (km)	Gabarito de Navegação
Peixe (TO) - Lajeado (TO)	280	III
Lajeado (TO) - Estreito (MA)	420	
Estreito (MA) - Imperatriz (MA)	100	
Imperatriz (MA) - Marabá (PA)	221	II
Marabá (PA) - Tucuruí (PA)	214	
Tucuruí (PA) - Belém (PA)	353	I
Foz/Cametá	60	
Cametá/Tucuruí	190	
Tucuruí/Itupiranga	176	
Itupiranga/S. João Araguaia	92	
S. João Araguaia/Imperatriz	190	
Imperatriz/Tocantinópolis	100	
Tocantinópolis-Miracema	500	
Tocantínia-Miracema	390	

Hidrovia do Parnaíba

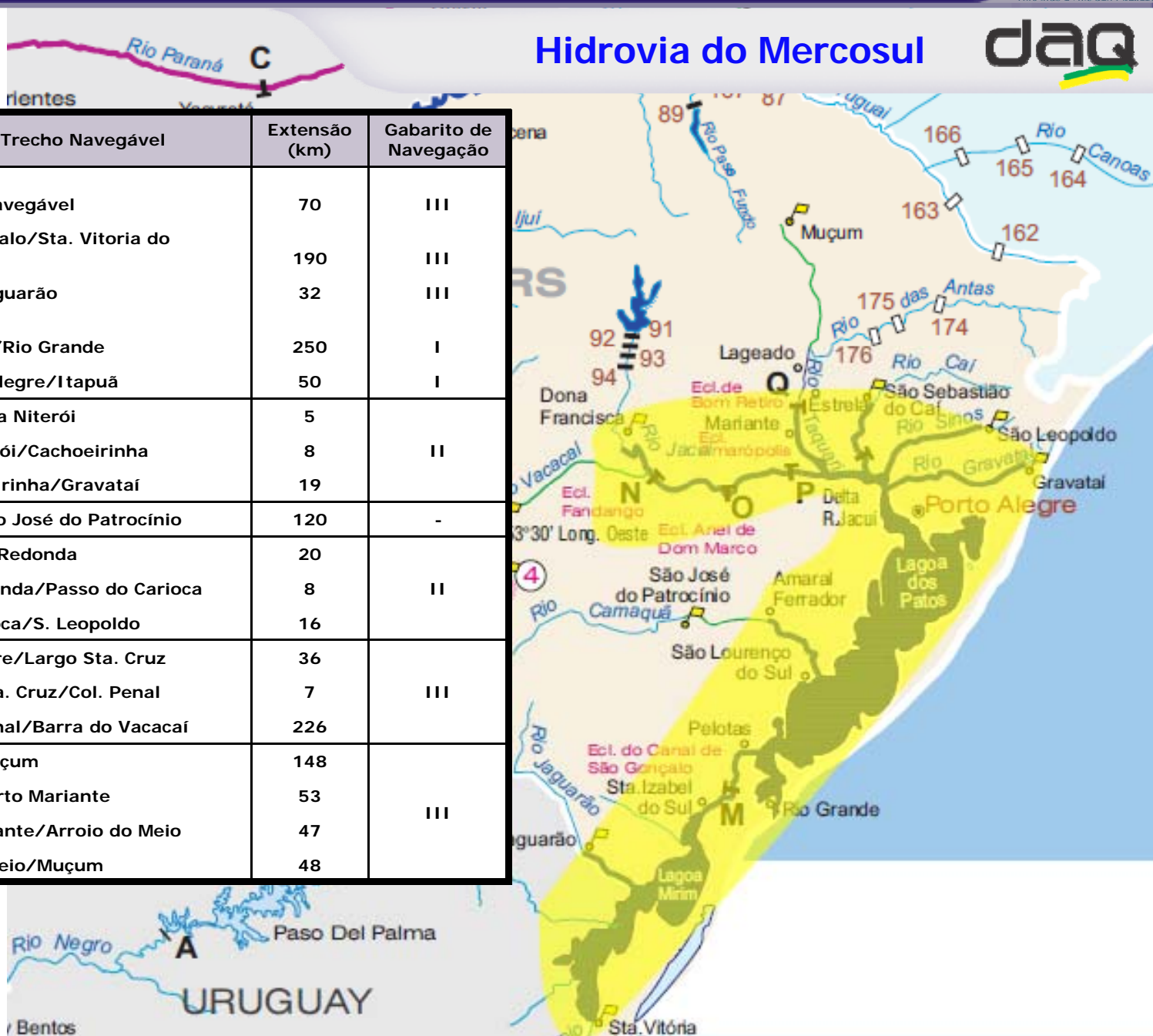


Bacia	Trecho Navegável (km)	Extensão (km)	Gabarito de Navegação
Parnaíba	Foz/Sta. Filomena	1176	III
	Foz/Teresina	350	
	Teresina/Floriano	240	
	Floriano/Guadalupe	81	
	Remanso da Barragem de Boa Esperança	155	
	Uruçuí/Sta. Filomena	350	
Balsas	Foz Balsas	225	

Hidrovia do Mercosul



Bacia	Trecho Navegável	Extensão (km)	Gabarito de Navegação
Canal de São Gonçalo	Todo navegável	70	III
Lagoa Mirim	S. Gonçalo/Sta. Vitoria do Palmar	190	III
Jaguarão	Foz/Jaguarão	32	III
Lagoa dos Patos	Itapuã/Rio Grande	250	I
Guaíba	Porto Alegre/Itapuã	50	I
Gravataí	Foz/Vila Niterói	5	II
	V. Niterói/Cachoeirinha	8	
	Cachoeirinha/Gravataí	19	
Camaquã	Foz/São José do Patrocínio	120	-
Sinos	Foz/V. Redonda	20	II
	V. Redonda/Passo do Carioca	8	
	P. Carioca/S. Leopoldo	16	
Jacuí	P. Alegre/Largo Sta. Cruz	36	III
	Lgo. Sta. Cruz/Col. Penal	7	
	Col. Penal/Barra do Vacacaí	226	
Taquari	Foz/Muçum	148	III
	Foz/Porto Mariante	53	
	P. Mariante/Arroio do Meio	47	
	A. do Meio/Muçum	48	



- Editais do EVTEA já estão sendo publicados;
- Descentralização da DAQ;
- Qualificação da CODOMAR;
- Antecipação dos serviços de dragagem em várias bacias;
- Realização de convênios com a Marinha para cartas náuticas;
- Entendimentos objetivos com IBAMA;
- **Trabalho no Congresso para inclusão de hidrovias no PAC;**
- Reestruturação da DAQ;

Muito Obrigado.

Adão Magnus Marcondes Proença
Diretor de Infraestrutura Aquaviária
adao.proenca@dnit.gov.br