

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO

Infraestrutura de Transportes

Corredores Hidroviários de Carga

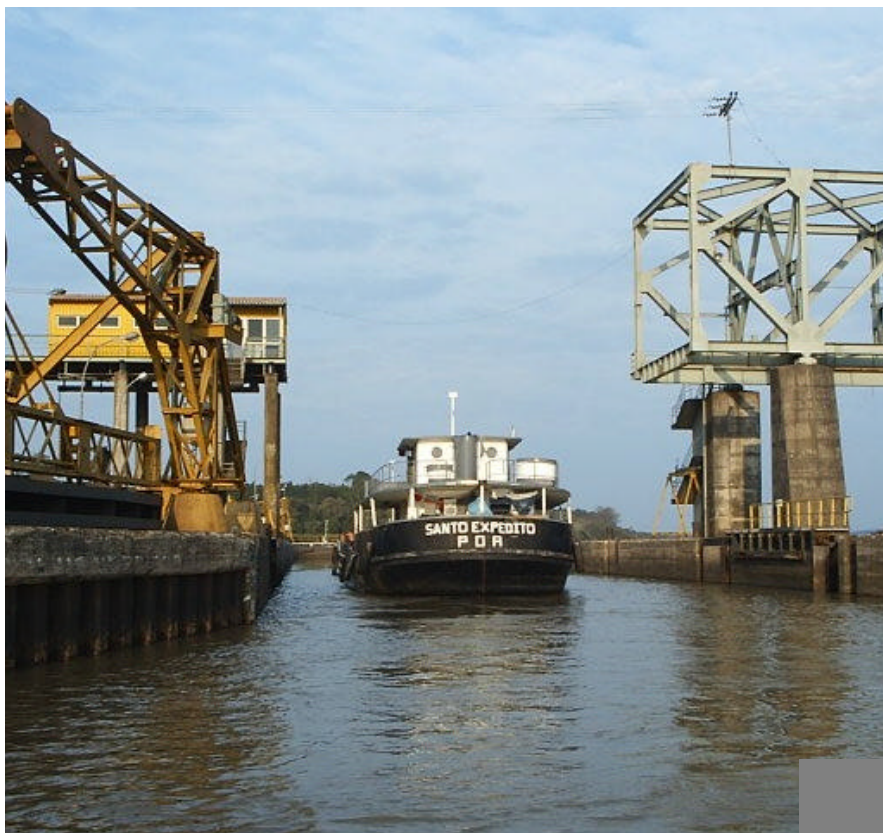
HIDROVIA DO PARAGUAI

- ✦ Hidrovia do MERCOSUL
- ✦ Hidrovia do Paraná - Tietê
- ✦ Hidrovia do Madeira
- ✦ Hidrovia do São Francisco
- ✦ Hidrovia do Tocantins

Hidrovia do Paraguai

Porto Murtinho - MS

1º SEMINÁRIO – CORREDOR DO MERCOSUL



Amarópolis - RS

- Demanda Uruguaia (empresa FADISOL) para construção de terminal no Rio Tacuarí/UR (transporte de grãos);
- Demanda das indústrias instaladas ao longo do Rio dos Sinos para implantação de projetos hidroviários (transporte de produtos industrializados);
- Criar alternativas para transporte de fumo e celulose pela hidrovia (Portos de Estrela, Rio Pardo e Rio Grande);
- Empresa Aliança Navegação investindo em novas embarcações nas hidrovias do MERCOSUL (transporte de grãos);
- Porto de Rio Grande: implantação de estrutura para recepção de cargas (grãos e containers), evitando os gargalos atuais.

2º SEMINÁRIO – CORREDOR DO PARANÁ-TIETÊ



Nova Avanhandava - SP

- Escoamento da produção de etanol através de estrutura apropriada a ser implantada pela Transpetro;

- Extensão da hidrovia do Rio Tietê até Ártemis (rio Piracicaba), através da construção de barramento e de uma eclusa, possibilitando o transporte da carga até Santos, por meio de um ramal ferroviário a ser implantado pela ALL;

- Eliminação de gargalos ao longo da Hidrovia do Tietê, com o objetivo de reduzir o tempo do transporte em 15% e um aumento da carga em torno de 7%;

- Extensão da hidrovia do Rio Tietê até Salto, através da implantação de 5 eclusas e de 10 km de canais. Tais intervenções viabilizarão mais 350 km a serem percorridos pela hidrovia.

3º SEMINÁRIO – CORREDOR DO MADEIRA



Porto Velho - RO

- Grupo Chibatão considera que as intervenções previstas para o Rio Madeira irão potencializar a utilização do modal hidroviário;

- Hermasa ressaltou a necessidade de o governo aumentar a profundidade do canal navegável durante todo o ano na hidrovía para que os empreendedores ampliem a atuação neste modal.

- Transportes Bertolini destacou a carência de portos ao longo do Rio Amazonas que viabilizem o transbordo das cargas transportadas por barcaças para navios oceânicos. Também sugeriu o aumento na formação de profissionais hidroviários para atender a demanda crescente.

- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento ressaltou o fato de que os grãos obtiveram um aumento de produção expressivo na área em que a carga é transportada via hidrovía do Madeira.

4º SEMINÁRIO – CORREDOR DO SÃO FRANCISCO



Ibotirama - BA

- Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia ressaltou que a hidrovia já dispõe de demanda reprimida de caroço de algodão e soja e que algumas empresas deixaram de investir em unidades industriais nos pólos de Juazeiro e Petrolina em virtude da dificuldade de transporte;

- AVIPE informou que as empresas avícolas fizeram investimentos na modernização dos processos em toda a cadeia produtiva, sendo a logística de abastecimento o maior “gargalo” para a região;

- A ICOFORT destacou que, atualmente, é a única operadora da hidrovia do São Francisco, transportando soja e caroço de algodão através de comboios adquiridos da antiga FRANAVE;

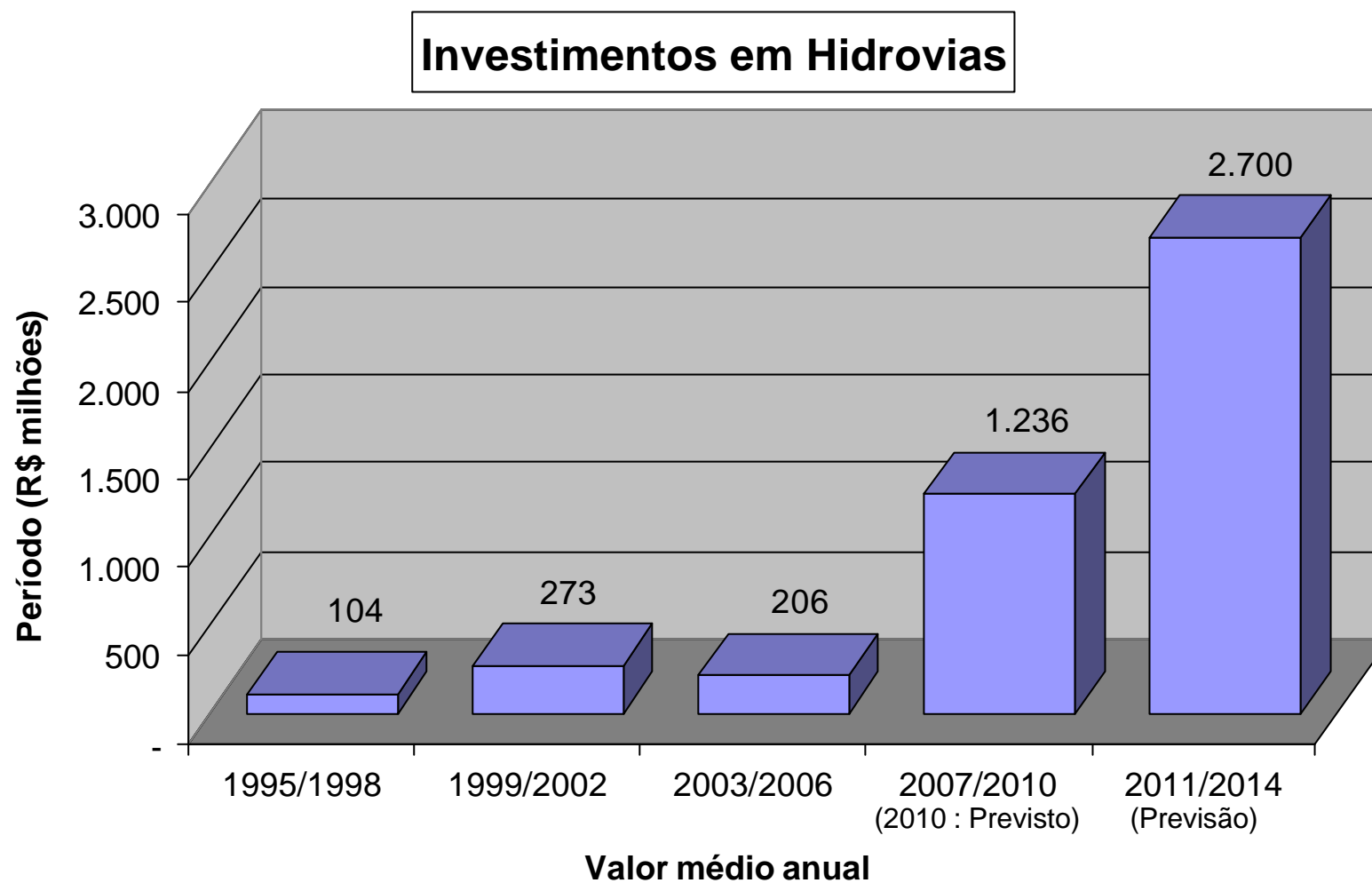
- A CARAMURU iniciou as atividades na hidrovia em 1999, com aquisição de uma fábrica de oleaginosa em Petrolina, porém interrompeu as operações em virtude dos gargalos hidroviários existentes.

5º SEMINÁRIO – CORREDOR DO TOCANTINS



Eclusa de Tucuruí - PA

- MC Log, braço logístico da COSIPAR, ressaltou algumas dificuldades existentes na implantação e utilização do modal logístico: Mudança de mentalidade; Burocracia para operar hidrovia; Licenças ambientais; e insuficiência de estaleiros navais para embarcações fluviais;
- A Universidade Federal do Pará forneceu dados técnicos importantes sobre o derrocamento do Pedral de São Lourenço;
- O representante do IPT, Sr. Carlos, enfatizou as vantagens de consolidação do modal hidroviário na Amazônia: Aumento do comércio regional; Fortalecimento da exportação de produção agrícola; e Desenvolvimento regional da indústria e pecuária;
- A VALE informou que investirá U\$ 3,7 bilhões na Aços Laminados do Pará (ALPA), cujo valor englobará um novo terminal fluvial em Marabá.



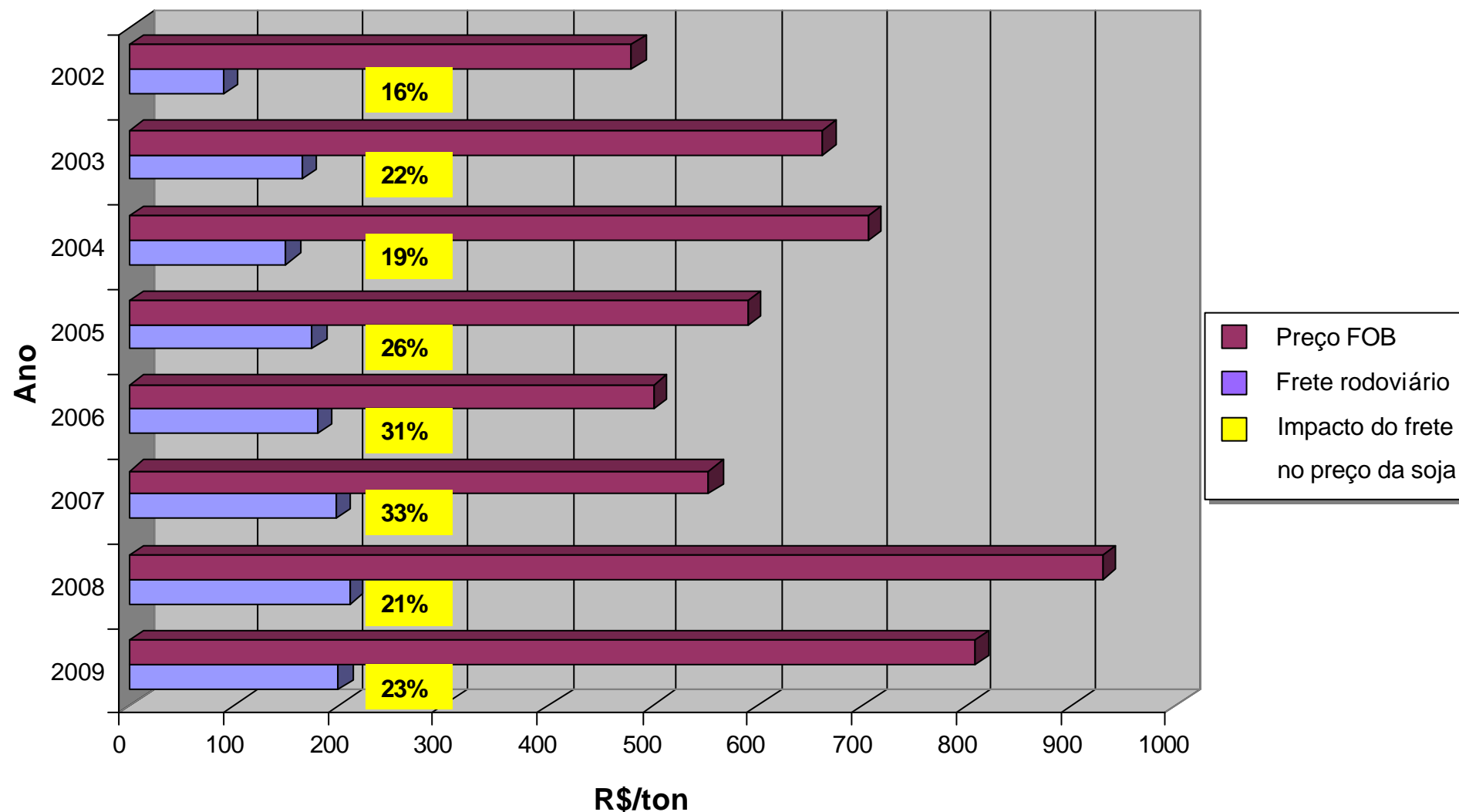
Fonte: Ministério dos Transportes - OGU

Zonas de produção – cada vez mais distante dos centros de consumo e dos portos



Impacto do frete nos preços de soja em grãos

FOB Santos



Fonte: Conab

Matriz Comparativa de Transportes de Soja

Principais Produtores

Em %

MODAL	Brasil	EUA	Argentina
Hidrovia	5	61	2
Ferrovia	28	23	16
Rodovia	67	16	82
Distância Média ao Porto	1000 a 1500 km	1000 km	250 a 300 km

Fonte: ANPEC

Participação do frete no valor FOB	28%	13%	7%
------------------------------------	-----	-----	----

Fonte: CONAB



Potencialidades



Vias utilizadas economicamente

13.000 km

Vias naturalmente disponíveis

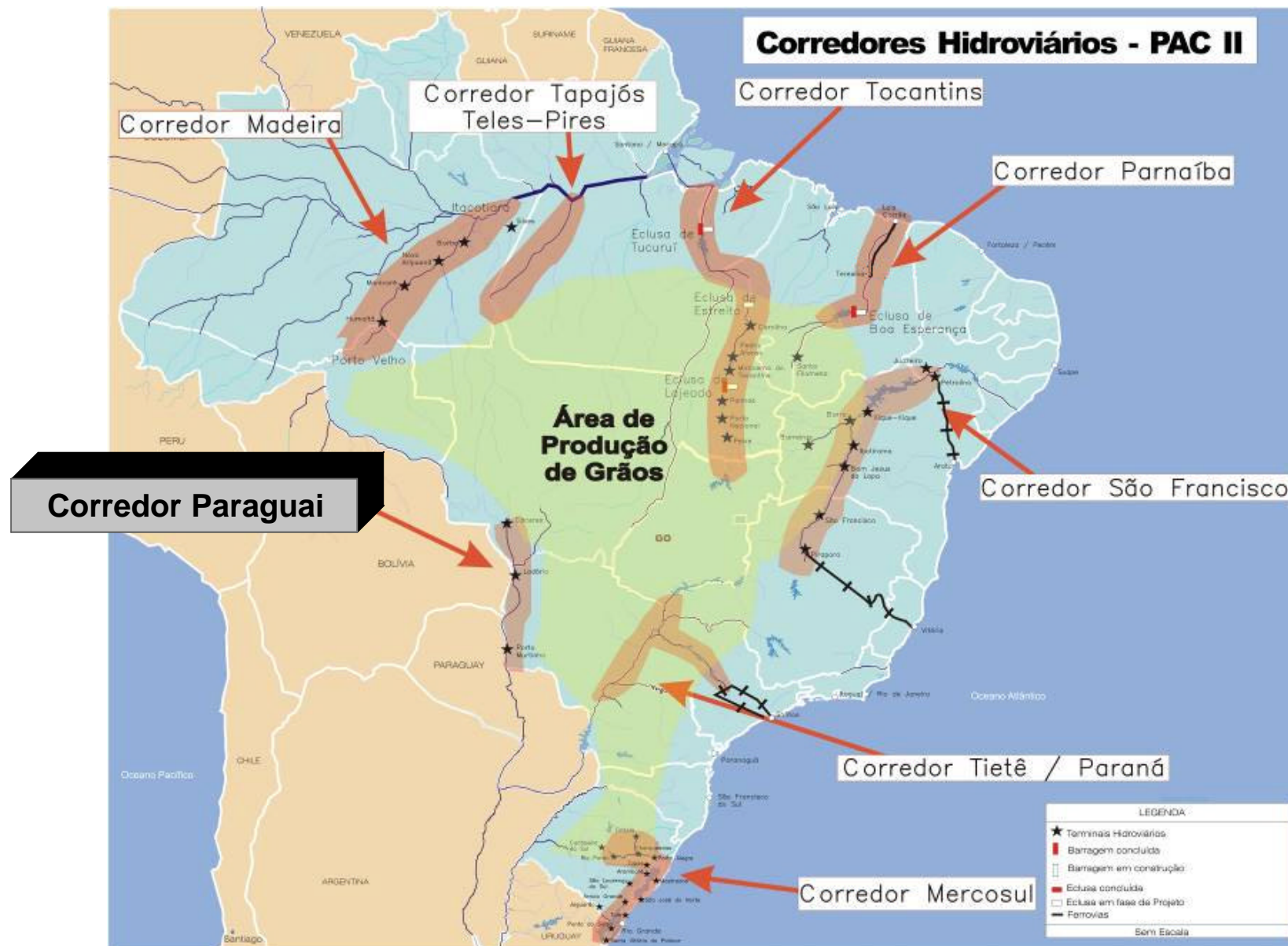
29.000 km

Extensão total das águas superficiais

flúvio-lacustres

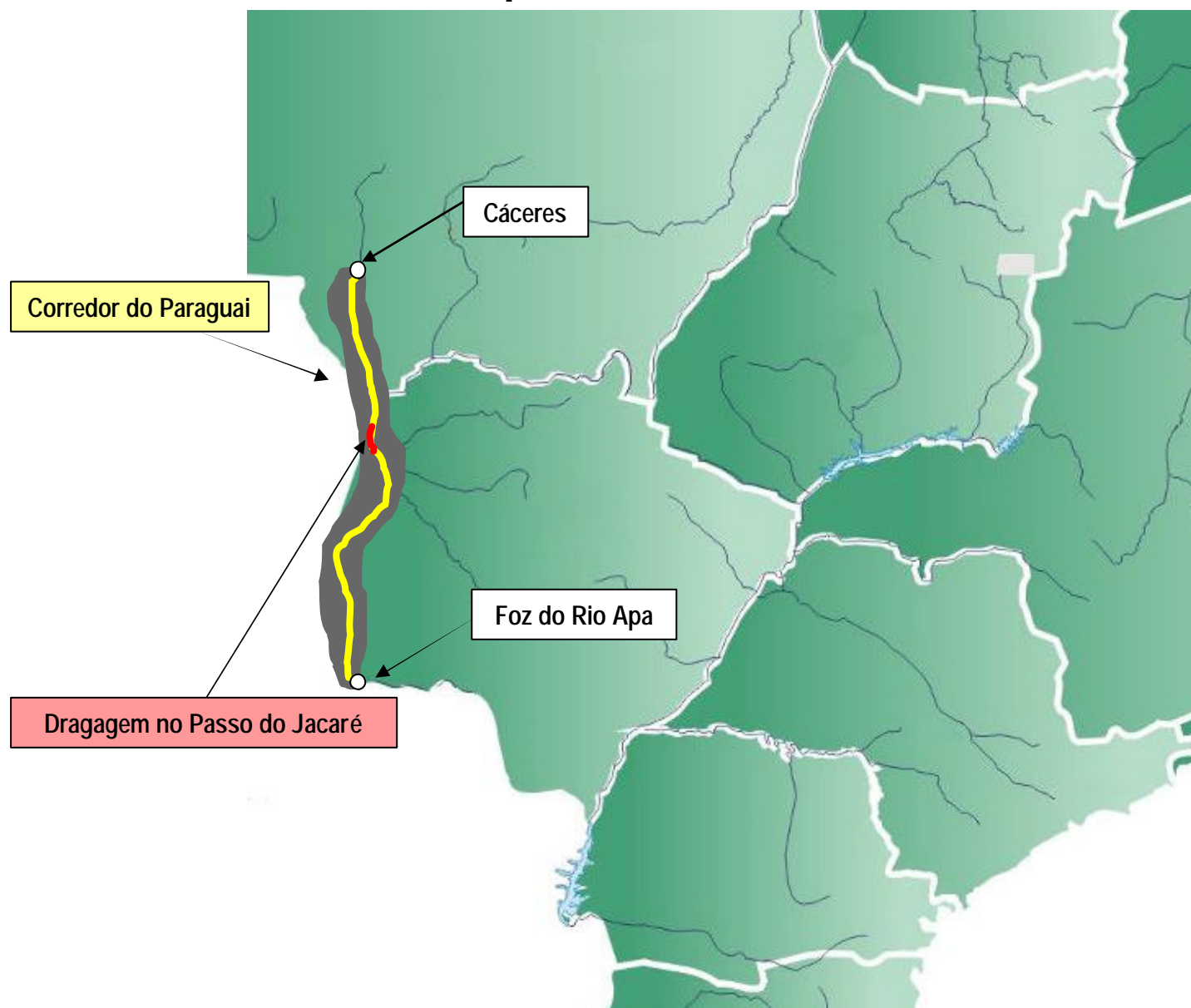
63.000 km

CORREDORES HIDROVIÁRIOS



HIDROVIA DO PARAGUAI

Foz do Apa – Cáceres/MT: 1.323 km





R\$ milhões

INTERVENÇÃO	2010	2011 / 2014	PÓS-2014	TOTAL
DRAGAGEM, DERROCAMENTO E SINALIZAÇÃO	0	62	20	82
DRAGAGEM DO PASSO DO JACARÉ - PAC 1	0	6	0	6
ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE TERMINAIS DE CARGA EM LADÁRIO/MS E SANTO ANTÔNIO DAS LENDAS(CÁCERES/MT)	0	38	0	38
TOTAL	0	106	20	126

Multimodalidade de Transporte para Escoamento da Produção



Terminal Intermodal de Estrela - RS



Terminal Intermodal Quintella - Pederneiras – SP



HOLANDA

PAC 2

Programa de financiamento da Marinha Mercante

Previsão de contratações até 2014

TIPO DE EMBARCAÇÃO / ESTALEIRO	QUANTIDADE	VALOR (R\$ bilhões)
Navegação de Cabotagem	455	30,6
Navegação Interior	9	0,1
Estaleiros	15	5,9
Outros	46	0,9
TOTAL	525	37,5

Fonte: Ministério dos Transportes

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

Ismael Trinks

Analista em Infraestrutura - MT

ismael.trinks@transportes.gov.br

(61) 2029-7563