



*AGENDA MÍNIMA
PARA A INFRA-ESTRUTURA*

Dezembro/2005



AGENDA MÍNIMA PARA A INFRA-ESTRUTURA

Dezembro 2005

Agenda Mínima para a Infra-estrutura

A Agenda Mínima para a Governabilidade elaborada pela CNI em conjunto com as Confederações Empresariais identificou as ações prioritárias da área de infra-estrutura. Este documento as detalha e amplia. O foco principal é o setor de transportes, onde são apresentados problemas, soluções e uma proposta para um programa de execução de obras emergenciais. O documento também trata das propostas de regulação do sistema de agências reguladoras, do saneamento básico e do gás natural.

Os problemas no setor de transportes de cargas

O Brasil enfrenta uma crise sem precedentes no setor de transporte de cargas. Os principais problemas identificados são:

- Elevada e crescente deterioração da rede viária terrestre;
- Dificuldades no acesso aos portos - tanto pela via terrestre, quanto marítima;
- Ausência de planejamento e de políticas de integração entre os modais;
- Marcos regulatórios defasados e inadequados à evolução recente do transporte mundial;
- Modelo de gestão do Estado no setor de transportes ultrapassado e não profissionalizado;
- Modal aquaviário sub-utilizado.

O efeito dessa situação é a baixa eficiência dos serviços prestados pela malha de transporte brasileira. Os custos de transporte no País, em vários importantes trechos logísticos, são bastante superiores à média praticada no mercado mundial. Esta situação compromete o esforço de adequação do setor produtivo aos padrões de competição e qualidade internacionais.

A natureza das soluções:

Elevação do aporte de recursos necessários (públicos e privados) para a conservação, ampliação e modernização do sistema viário e o aumento da eficiência na aplicação dos recursos hoje disponíveis.

Desregulamentação do setor de transporte para aumentar a competição e o nível global de eficiência. Quebra de monopólios e de reservas de mercado, eliminação da discriminação entre empresas operadoras de transporte e a diminuição da burocracia nos órgãos de governo intervenientes no setor.

Transferência à iniciativa privada da operação dos serviços de transporte, onde houver viabilidade. Apesar dos importantes avanços registrados nessa direção, ainda existe espaço para a continuação do processo de outorgas à iniciativa privada, especialmente, nos subsistemas rodoviário e portuário.

Reestruturação do setor federal de transportes: esta ação envolve o Ministério dos Transportes, o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte, as duas Agências Reguladoras do setor, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT, as Autarquias, as Empresas Públicas e as Sociedades de Economia Mista vinculadas ao Ministério.

Ações necessárias

Os problemas do setor de transportes são complexos. Não existe uma medida isolada que possa resolvê-los, mas sim amplo conjunto de ações a serem desenvolvidas de forma persistente, conforme indicadas a seguir:

1) Parcerias público-privadas da área dos transportes

A regulamentação do Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas foi realizada com sucesso. O arcabouço legal sobre as PPPs está concluído. É imperiosa a agilização das modelagens das obras selecionadas e dos editais de licitação para o início imediato do processo.

- Agilizar a modelagem e a publicação dos editais de licitação das PPPs.

2) Execução orçamentária na área dos transportes

O volume de recursos orçamentários para investimentos do Ministério dos Transportes foi aumentado em 2005. A velocidade de execução, no entanto, não atingiu níveis satisfatórios. Até o final de outubro deste ano, o montante da dotação orçamentária efetivamente liquidado correspondeu a apenas 30% do total dos recursos liberados ao Ministério.

O setor privado alerta para a necessidade de uma execução mais rápida do orçamento.

- Aumentar a capacidade de gestão na execução orçamentária na área de transportes.

3) Segunda etapa do Programa de Concessões Rodoviárias

O atual Governo ainda não publicou nenhum edital de concessão de trechos rodoviários federais, especialmente, segundo consta, devido a problemas identificados pelo Tribunal de Contas da União.

A superação desse problema e a maior agilidade por parte do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT e dos demais órgãos de Governo envolvidos no processo de outorgas, visando a efetiva publicação dos editais, são fundamentais.

- Publicar os editais da segunda etapa do Programa de Concessões Rodoviárias.

4) Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, criado pela Lei nº 10.233/2001, com o objetivo de propor políticas nacionais de integração dos modos de transportes, nunca se reuniu. Esta situação inibiu qualquer esforço de planejamento e de integração entre os modais de transporte. O argumento principal daqueles que

defendiam a criação das duas agências reguladoras no setor de transportes era de que a intermodalidade seria preservada através dos trabalhos do CONIT.

- Implantar, com base na Lei nº 10.233/2001, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, com a introdução de representações dos usuários.

5) Estatísticas e informações gerais do setor

As informações sobre o sistema nacional de transporte são precárias de forma geral. A falta de estatísticas confiáveis limita a possibilidade de realização de bons estudos técnicos necessários ao desenvolvimento setorial.

A incumbência de produzir e publicar as estatísticas ficou dispersa após o encerramento das atividades do GEIPOT. As Agências Reguladoras e o DNIT possuem as fontes primárias das estatísticas mas não as desenvolvem e publicam satisfatoriamente. Na prática, existem estatísticas atualizadas apenas sobre o transporte ferroviário. Vários órgãos do setor produzem informações, porém sem uma padronização e entrosamento.

- Unificar o sistema de informações e estabelecer claramente a responsabilidade pela elaboração e divulgação das estatísticas do setor de transportes utilizando os meios da tecnologia de informação.

6) Transporte de cabotagem de cargas

No Brasil, a oferta dos serviços no transporte marítimo de cabotagem de mercadorias é baixa. Após a reforma da Constituição Federal de 1995, a Lei de Navegação (Lei nº 9.432/1997) manteve a reserva de mercado aos armadores nacionais no setor de cargas.

O aumento da oferta no transporte de cabotagem possibilitaria a redução dos trechos de médias e longas distâncias hoje percorridos pelo transporte rodoviário ao longo da costa brasileira e contribuiria para um melhor equilíbrio de nossa matriz de transportes. Em paralelo à recuperação e à duplicação das rodovias longitudinais, é urgente o aumento da oferta dos serviços de cabotagem, pois a demanda por esta modalidade de transporte tem crescido sistematicamente no País.

- Flexibilizar a reserva de carga e reduzir as limitações hoje existentes ao afretamento de embarcações por parte das empresas brasileiras de navegação.

7) Programa de Obras

Sugere-se a seguir, um Programa de Obras para serem executadas nos exercícios 2006 e 2007, visando atender sob o ponto de vista da Indústria, as necessidades mais prementes do setor. Os valores das obras listadas nas tabelas seguintes, para cinco corredores viários selecionados, são apenas referências indicativas estimadas de acordo com preços médios, com o objetivo de mostrar a escala dos recursos necessários. A grande maioria das obras listadas refere-se apenas a recuperações rodoviárias. O montante total dos investimentos é da ordem de R\$ 3,3 bilhões. O conjunto dos investimentos apresentados não é suficiente para resolver todos os problemas da logística nacional. É um plano emergencial.

I) Corredor SP – RJ – MG – BA

Este corredor transporta parte significativa da produção industrial brasileira. Foi destacado, principalmente, pelos setores químico e siderúrgico. O modal rodoviário é o principal meio de transporte, existe elevado déficit na oferta das outras modalidades. A demanda pelo transporte ferroviário e marítimo de cabotagem é muito acima da oferta.



Em 2004, os portos da área de influência do corredor (Santos, Rio de Janeiro, Vitória, Aratu e Salvador) movimentaram 76% das exportações totais de ferro fundido e aço (US\$ 5,1 bilhões), 70,5% das exportações de produtos químicos orgânicos (US\$ 1,1 bilhão) e 40% das exportações de químicos inorgânicos (US\$ 370 milhões). O corredor movimenta cerca de 90% da produção do pólo petroquímico de Camaçari. Somente na BR 381, nos trechos Divisa de São Paulo - Belo Horizonte e BH – Ipatinga, são movimentados cerca de 8 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos por ano.

Rodovia	Estado	Trecho a recuperar	Sub Trecho crítico	Quilometragem	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
BR 116	BA/MG	Gov. Valadares a Feira de Santana		950	168.600	Siderúrgico/Químico
	BA		Sto Estevão a Manuel Vitorino	160	48.000	Químico
	MG		Eng. Caldas e Frei Inocêncio	208	62.400	Químico
BR 324	BA	Feira de Santana a Salvador		115	19.500	Químico
	BA		Candeias e São Sebastião do Passe	20	10.000	Químico
BR 381	MG	Divisa SP a Ipatinga		485	103.500	Siderúrgico/Químico
	MG		São Gonçalo Sapucaí e Carmópolis de Minas	220	77.000	Químico
BR 040	MG	Belo Horizonte a Juiz de Fora		272	27.200	Siderúrgico
BR 393	RJ	Volta Redonda a Três Rios		130	13.000	Siderúrgico
BR 101	RJ	Rio de Janeiro a Entr BR 262		546	50.490	Papel e Celulose
	RJ		Niterói a Rio Bonito	61	15.250	Papel e Celulose
	ES		Div ES/RJ a Entr BR 262	156	23.400	Papel e Celulose
BR 101	RJ	Rio de Janeiro a Itacuruçá		25	45.000 ³	acesso a Sepetiba

Ferrovia	Estado	Trecho	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
FCA	BA	Contorno Ferroviário São Félix / Cachoeira	111.000	Siderúrgico/Químico
FCA	MG	Belo Horizonte / Betim		Siderúrgico
FCA	ES	Contorno Vilha Velha	99.000	Siderúrgico
MRS	RJ	Travessia de Barra Mansa	32.000	Siderúrgico/Ferro Gusa

Porto	Estado	Trecho	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
Porto de Paul	ES	Ampliação da área de armazenagem e dragagem para aumento do calado	30.000	Ferro Gusa

II) Corredor Zona Franca de Manaus – SP (via Porto Velho)

Este corredor liga longas distâncias, da região da Zona Franca de Manaus/ Rondônia/ Oeste do Mato Grosso à região Sudeste. O transporte hidroviário é a alternativa mais eficiente de escoamento da produção. A ampliação das condições de navegabilidade do rio Madeira permite não só melhores condições nos fluxos de origem e destino da Zona Franca, mas também aumenta a eficiência do transporte da produção agrícola do Oeste do Mato Grosso escoada pelos portos de Itacoatiara e Santarém.

A rodovia de Porto Velho até o Estado de São Paulo tem função vital na integração das duas regiões. A ferrovia, ligando Alto Araguaia ao Porto de Santos, tem sido utilizada principalmente pela produção agrícola do Estado do Mato Grosso. O corredor movimenta cerca de 30% a 40% da carga gerada pela Zona Franca de Manaus e pelo menos 80% da produção agrícola do Estado de Mato Grosso.



Rodovia	Estado	Trecho a recuperar	Sub Trecho crítico	Quilometragem	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
BR 364	RO	Porto Velho a Vilhena		688	106.800	Zona Franca- Agroindustria
BR 174	MT	Vilhena a Cáceres	Nova Vida - Rio Preto do Crepo	95	47.500	Zona Franca- Agroindustria
			Divisa MT/RO a Corrego Dourado	550	90.750	Zona Franca- Agroindustria
BR 070	MT	Cáceres a Cuiabá	Divisa MT/RO a Corrego Dourado	165	33.000	Zona Franca- Agroindustria
			Caceres a Entr BR 163	205	20.500	Zona Franca- Agroindustria
BR 163	MT	Cuiabá a Matupá		704	70.400	Agroindustria
BR 262	MS	Campo Grande a Três Lagoas		325	48.900	Zona Franca - Agroindustria
			Div MS/SP a Campo Grande	325	48.900	Zona Franca - Agroindustria

III) Corredor SP – Rio Grande do Sul

Esse corredor movimenta extenso conjunto de produtos industrializados. O transporte rodoviário é o principal modal. A oferta de transporte ferroviário e marítimo de cabotagem é bastante inferior à demanda. Grande parte do comércio exterior do Brasil com a Argentina é movimentada pelo modal rodoviário desse corredor. No ano passado, os Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram responsáveis por cerca de 70% (US\$ 5,1 bilhões) do total das exportações brasileiras para esse país.



Rodovia	Estado	Trecho a recuperar	Sub Trecho crítico	Quilometragem	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
BR 116	SP/PR	São Paulo a Curitiba		408	73.500	Siderúrgico
	PR/SC/RS	Curitiba a Porto Alegre		711	119.900	Siderúrgico
	SC		Entr BR 280 a Entr SC 302	122	61.000	Siderúrgico
	RS	Eldorado do Sul e Pelotas		233	350.000	Siderúrgico
BR 101	PR/SC	Curitiba a Joinville		130	13.000	Siderúrgico
	SC/RS	Joinville a Osório		507	86.700	Siderúrgico
	SC		Entr SC 437 a Divisa SC/RS	180	54.000	Siderúrgico
BR 392	RS	Pelotas a Rio Grande		45	190.000	Siderúrgico

Ferrovias	Estado	Trecho		R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
ALL	SC	Contorno Jaraguá do Sul / Joiville /São Francisco do Sul		150.000	Siderúrgico
ALL	SC	Canoíhas a Mafra	Reativação do ramal	90.000	Papel e Celulose

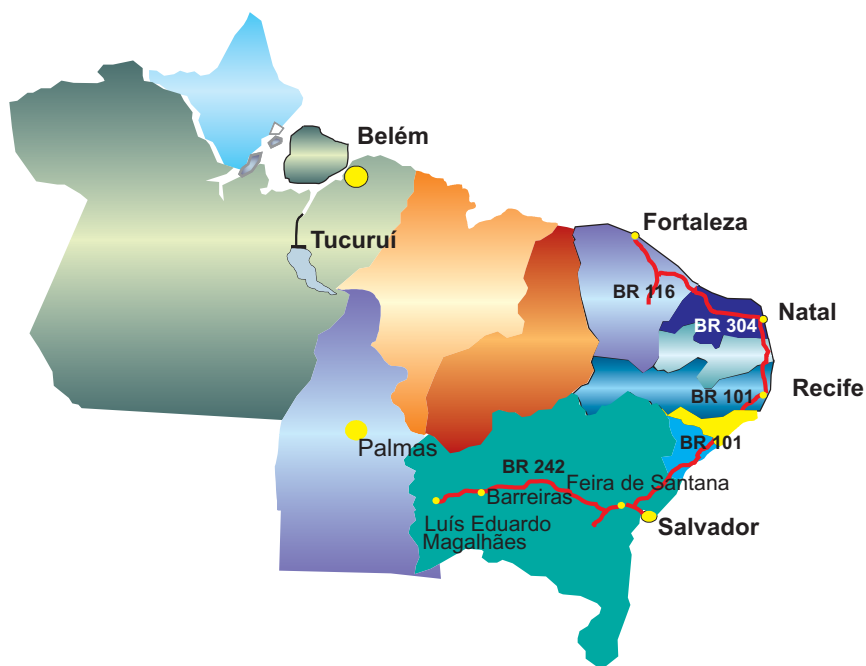
Porto	Estado	Trecho		R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
São Francisco	SC	Derrocamento do Canal de Acesso		7.200	Containers e produtos diversos
Itajaí	SC	Dragagem p/ aumento de calado		12.000	Containers e produtos diversos
Rio Grande	RS	Prolongamento dos Molhes (obra em andamento)		43.594	Containers e produtos diversos

É um corredor importante para o setor siderúrgico. Na BR 116, no trecho São Paulo – Curitiba transitam 3,8 milhões de toneladas de produtos e insumos siderúrgicos e no trecho Curitiba – Porto Alegre 1,0 milhão de toneladas. Na BR 101, no trecho Joinville – Osório são movimentados cerca de 1,6 milhão de toneladas da siderurgia.

Em 2004, através porto seco de Uruguaiana, foram transacionados 28% das exportações brasileiras totais de plásticos e suas partes (US\$ 420 milhões); 17% dos produtos de papel e cartão, obras de pasta de celulose, de papel ou de cartão (US\$ 200 milhões); e 18% de produtos diversos da indústria química.

IV) Corredor Nordeste

Este corredor é de extrema importância para o desenvolvimento regional e para o abastecimento da região Nordeste. Foi destacado principalmente pela indústria do cimento. Além dos trechos rodoviários listados abaixo, a área de influência do corredor envolve o sistema portuário do Nordeste, desde Salvador até Fortaleza. A BR-242 é fundamental para o transporte da produção de grãos do Oeste da Bahia.



Em 2004, os portos da área de influência do corredor Nordeste - de Aratu/Salvador até Fortaleza - foram responsáveis pelas exportações de 25% do total brasileiro de combustíveis minerais, óleos minerais e produtos de destilação (US\$ 1,0 bilhão); e 68% das exportações de frutas e suas partes (US\$ 403 milhões).

Rodovia	Estado	Trecho a recuperar	Sub Trecho crítico	Quilometragem	R\$ x 10 ⁷ Valor estimado	Observação (setores)
BR 101	SE	Div BA/SE a Div SE/AL		206	20.600	Cimento
BR 101	AL	Div SE/AL a Div AL/PE		248	24.800	
BR 101	PE	Div AL/PE a Div PE/PB		213	63.800	Cimento
			Contorno de Recife	50	47.500	Cimento
BR 101	PB/RN	Div PB/RN a entr BR 304		202	20.200	Cimento
BR 304	RN	Entr BR 101 a Div RN/CE		319	31.900	Cimento
BR 304	CE	Div RN/CE a Entr BR 116		102	10.200	Cimento
BR 242	BA	Entr Br 116 a Entr BR 020		770	97.700	Agroindústria
			Itaberaba a Lençóis	130	16.900	Agroindústria
			Seabra a Cristópolis	336	50.400	Agroindústria

Porto	Estado	Trecho	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
Porto de SUAPE	PE	Dragagem do canal e acesso ferroviário	60.000	Containers e produtos diversos

V) Corredor Centro Oeste

O corredor Centro Oeste é voltado para o escoamento da produção agro-industrial, principalmente, do complexo de soja. Seu principal modal é o rodoviário. A oferta do transporte ferroviário é inferior à demanda e o transporte hidroviário tem seu desempenho prejudicado pela precariedade do acesso rodoviária aos portos fluviais. A área de influência do corredor abrange além da Hidrovia Tietê – Paraná os portos de Santos, Paranaguá e Vitória.



No ano de 2004, os portos de Paranaguá, Santos e Vitória movimentaram 80% do total das exportações brasileiras de sementes, frutos oleaginosos e grãos. (US\$ 4,4 bilhões). O Estado de Mato Grosso respondeu nesse período por 25% do total exportado, ou seja, US\$ 1,37 bilhão.

Rodovia	Estado	Trecho a recuperar	Sub Trecho crítico	Quilometragem	R\$ x 10 ³ Valor estimado	Observação (setores)
BR 364	GO	Div GO/MT a Div GO/MG	Entr GO 174 a Entr BR 060	387	54.700	Agroindustria
				80	24.000	Agroindustria
BR 153	GO	Itumbiara a Piracanjuba		127	12.700	Agroindustria
BR 452	GO	Entr BR 060 a Div GO/MG		203	46.300	Agroindustria
	MG	Executar a ligação Tupaciguara - Piracaíba - Araguari		65	32.500	Agroindustria
BR 050	MG	Araguari - Uberlandia - Uberaba		107	10.700	Agroindustria
BR 262	MG	Uberaba a Campos Altos		211	21.100	Agroindustria

Outras Ações Pontuais:

Modal Ferroviário

Vários setores industriais identificaram problemas no acesso ferroviário ao Porto de Santos. Embora a Agência Nacional de Transporte Terrestre já tenha arbitrado sobre as disputas no conflito entre as concessionárias ferroviárias, ainda existem problemas. As regulações sobre o direito de passagem e o tráfego mútuo precisam ser aperfeiçoadas.

Outro ponto crítico apontado é a invasão das faixas de domínio nos acessos ferroviários, especialmente, nos Portos do Rio de Janeiro e de Santos. A retirada e consequente liberação do tráfego ferroviário melhoraria em muito a velocidade comercial das composições.

Modal Hidroviário

A conclusão da eclusa de Tucuruí é importante para o estabelecimento da alternativa de transporte hidroviário nas regiões Oeste do Estado do Maranhão e Norte do Estado de Tocantins. Permite a utilização do Porto de Belém / Vila do Conde como alternativa ao escoamento da produção de minério e agrícola.

Portos

As dragagens dos Portos do Rio de Janeiro, Santos, São Francisco do Sul e Itajaí são de fundamental importância para a utilização de navios com maior calado.

No Porto de Santos, a construção das perimetrais rodoviárias, tanto na margem esquerda quando na margem direita, é de fundamental importância para a melhor o acesso terrestre. A ordenação do fluxo de caminhões terá influência direta não só no fluxo rodoviário propriamente dito, mas também na melhoria do acesso ferroviário.

Outras ações da área de infra-estrutura incluídas na Agenda Mínima:

Agências Reguladoras

As agências reguladoras são fundamentais para a expansão dos investimentos em infra-estrutura e para a garantia dos direitos dos usuários desses serviços. Devem ser dotadas de independência, transparência, delimitação precisa de suas funções, autonomia financeira e excelência técnica. O Projeto de Lei que dispõe sobre a gestão, a organização e o controle social dessas agências, embora apresente pontos positivos, compromete a sua independência e aumenta as incertezas regulatórias.

A experiência recente das agências reguladoras revela dificuldades recorrentes que inibem a sua atuação. O conflito de competência com os Ministérios aliado ao contingenciamento de recursos e aos impasses de ordem política têm prejudicado a qualidade da regulação.

- Aperfeiçoar o Projeto de Lei 3337/2004 de modo a garantir a independência das agências e a redução das incertezas regulatórias;
- Delimitar com clareza as competências das agências reguladoras e das demais instituições públicas setoriais.

Saneamento Básico

A raiz do elevado déficit e da baixa qualidade dos serviços de saneamento básico encontra-se nos problemas regulatórios e nos baixos níveis de investimento. O setor necessita de R\$ 9 bilhões/ano, durante os próximos 20 anos para reverter a crise atual. Um novo marco regulatório para o setor é essencial. O Projeto de Lei encaminhado pelo Executivo ao Congresso Nacional, tratando das diretrizes e da política nacional de saneamento necessita ser revisto.

- Aperfeiçoar o PL 5296/2005 com o objetivo de criar um ambiente institucional seguro ao investimento público e privado, que elimine dúvidas regulatórias existentes e simplifique o processo de decisão das políticas públicas para o setor.

Gás Natural

O setor de gás natural não possui uma lei geral própria. As suas características são, no entanto, distintas das do setor de petróleo, a cuja legislação está subordinado. O setor carece de uma legislação que organize o mercado e estabeleça as condições para os diversos usos do gás natural. O novo modelo do setor elétrico estará melhor formatado com a constituição de um marco legal para o gás, possibilitando assim maior integração das duas áreas energéticas. Essa questão tem impacto direto sobre o segmento da geração térmica.

Há uma avaliação de que o suprimento de gás encontra-se em situação crescentemente crítica e com reflexos preocupantes para o suprimento de energia elétrica.

- Aprovar a Lei Federal sobre a matéria. O marco legal específico para o setor de gás natural deverá considerá-lo de forma integrada ao setor elétrico, sem desconsiderar o seu importante papel como matéria prima para a indústria e para o aumento de sua produtividade;
- Implementar ações preventivas para reverter o quadro de riscos no suprimento.

