PESQUISA CNT DA NAVEGAÇÃO INTERIOR 2013

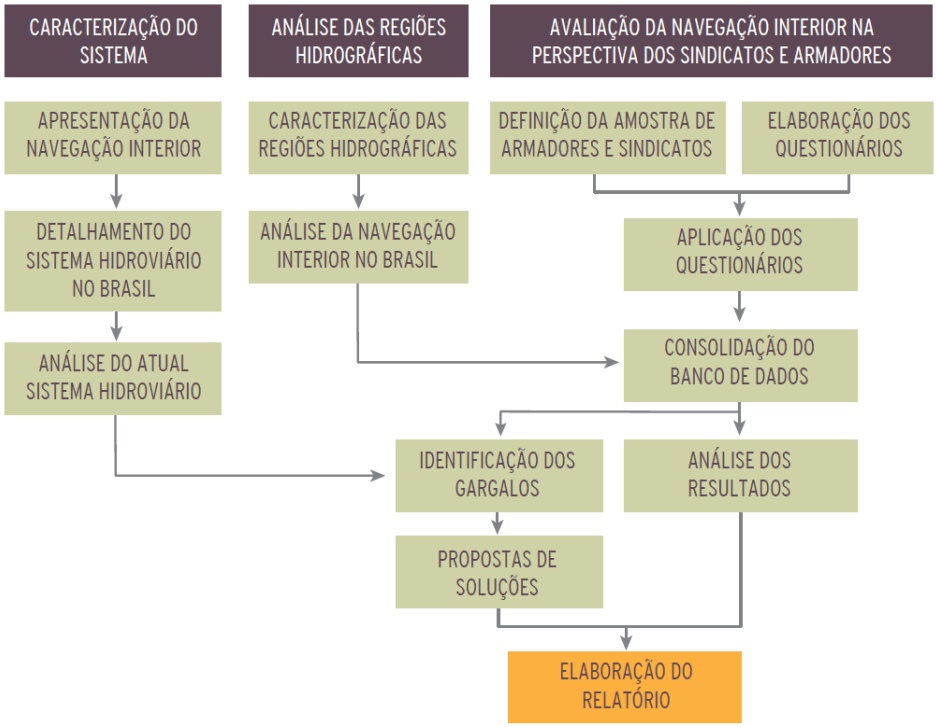
Considerando o potencial de expansão do transporte hidroviário, a sua importância para o desenvolvimento econômico, social e ambiental do Brasil e a necessidade de expandir os debates que abordam o referido tema, a Pesquisa CNT da Navegação Interior 2013 traça, sob o ponto de vista dos armadores e sindicatos, um panorama do setor.

O relatório também aborda a caracterização da navegação interior, a movimentação de cargas e as características dos principais portos que atuam nesse modo de transporte.

OBJETIVOS

- Analisar o atual sistema hidroviário brasileiro;
- Identificar os principais entraves encontrados pelos armadores e representantes dos sindicatos na realização da navegação interior;
- Propor possíveis soluções para os problemas identificados no sistema hidroviário;
- Consolidar base de dados;
- Identificar os principais projetos necessários para impulsionar o setor;
- Servir de instrumento de diagnóstico do transporte hidroviário no país; e
- Fomentar pesquisas e ações que promovam o desenvolvimento do transporte hidroviário.

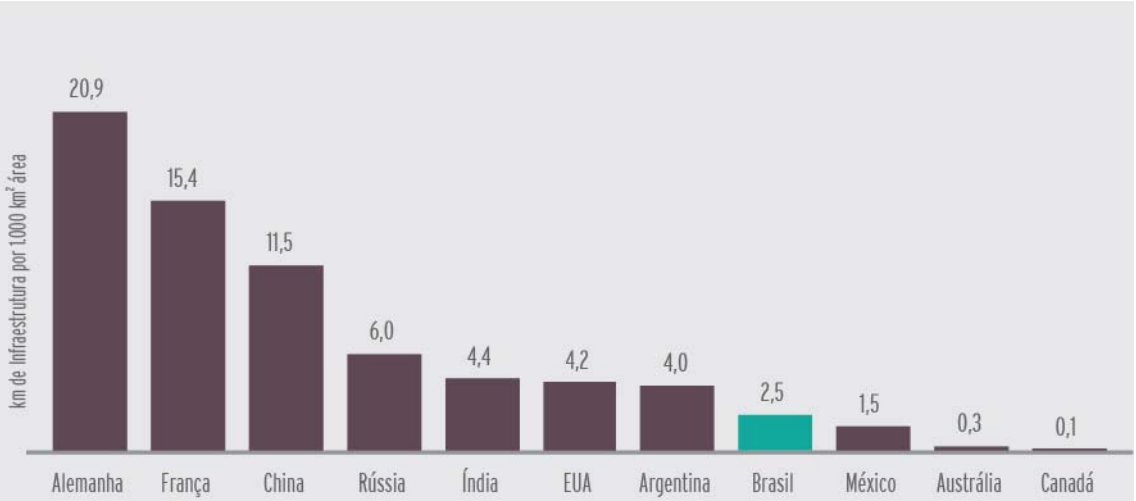
METODOLOGIA



PANORAMA DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Regiões Hidrográficas do Brasil

Densidade do transporte hidroviário



O Brasil possui 41.635 quilômetros de vias navegáveis, contudo apenas 50,3% (20.956 km) são economicamente navegadas.

Das doze regiões hidrográficas que compõem a malha hidrográfica brasileira, apenas seis apresentam dados de transporte de carga. São elas: Amazônica, do Tocantins/Araguaia, do Paraná, São Francisco, do Paraguai e Atlântico Sul.

No ano de 2012, o transporte de cargas por meio da navegação interior movimentou 80,9 milhões de toneladas, ou seja, apresentou um crescimento de 1,4% com relação ao ano de 2011, quando foram transportadas 79,8 milhões de toneladas.

BENEFÍCIOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

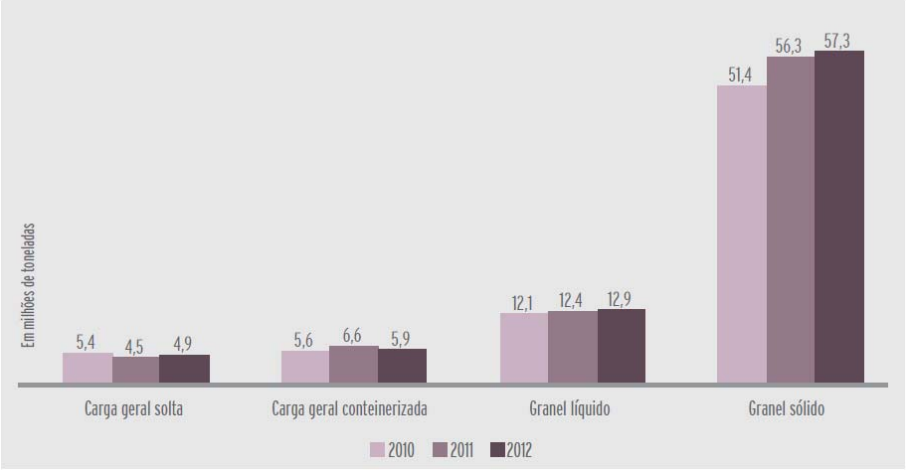
- Segurança;
- Menor custo por unidade transportada;
- Redução das emissões dos gases de efeito estufa;
- Redução do consumo de combustível.

Comparação entre as capacidades de carregamento dos modais

Consumo de combustível para transportar uma tonelada por 1.000 km

DADOS DO SETOR

Volume de cargas transportado em vias interiores por tipo de acondicionamento da carga (em milhões de toneladas)

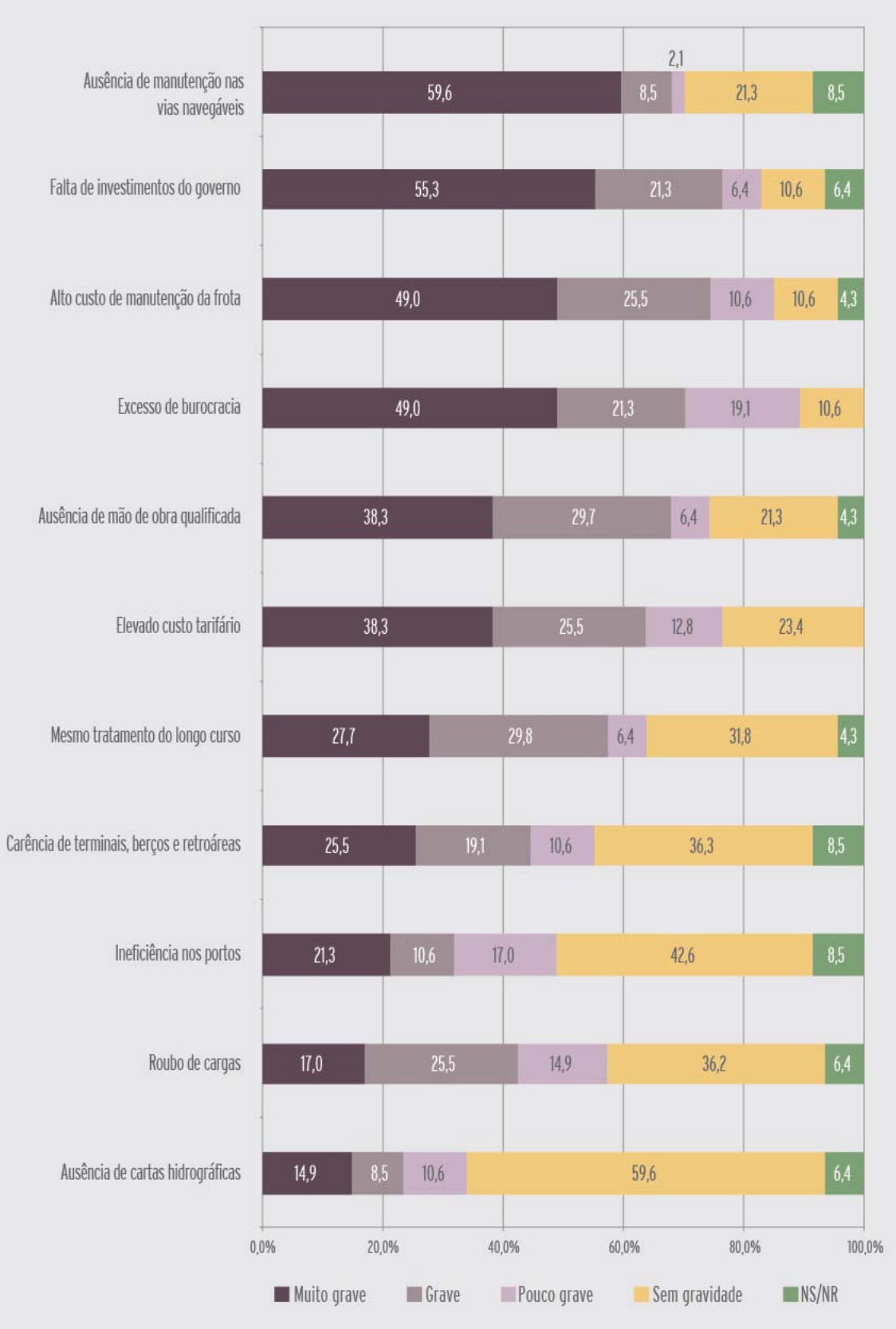


Transporte de cargas em vias interiores por região hidrográfica (em milhões de toneladas)

* Região hidrográfica do São Francisco só apresentou dados de transporte de cargas a partir do ano de 2012.
Fonte: Elaboração CNT com base no Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário - Antaq (2010, 2011, 2012)

PRINCIPAIS PROBLEMAS DO SETOR

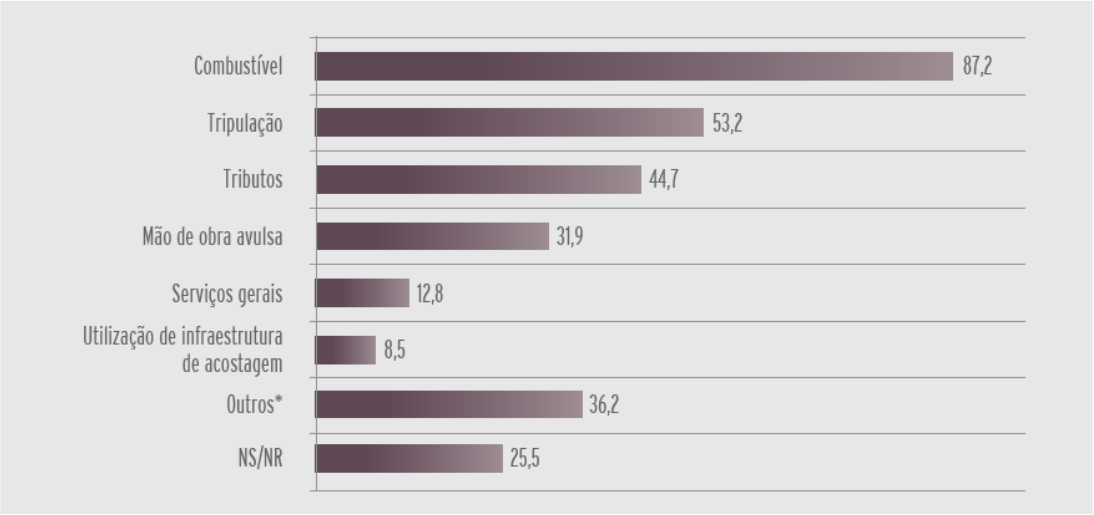
Avaliação dos problemas enfrentados pelo segmento da navegação interior, na região de atuação dos armadores (%)



ASPECTOS OPERACIONAIS

- O horário de funcionamento dos terminais portuários é adequado para 93,6% dos armadores entrevistados
- A disponibilidade de espaço físico da retroárea é adequada para 44,7% dos armadores entrevistados
- Apenas 19,1% dos armadores entrevistados informaram utilizar serviços terceirizados de rebocadores/empurradores. Desse total, 55,3% avaliaram que os custos envolvidos com a atividade são elevados e 33,3%, que são moderados
- Quanto à qualidade dos serviços terceirizados de rebocadores/empurradores, 66,7% dos armadores avaliaram-na como boa e 33,3%, como regular

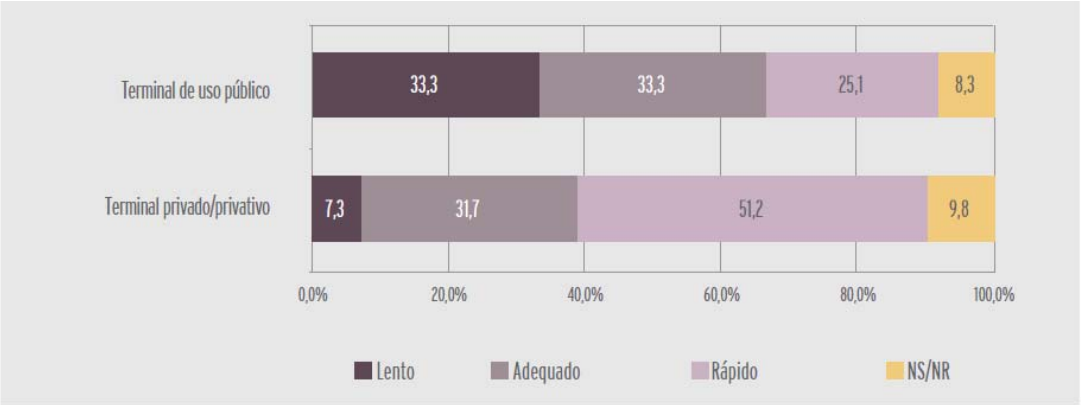
Componentes com maior peso nos custos totais com a navegação interior (%)



*Para melhor visualização, as categorias de menor representatividade foram agregadas ao item outros (rebocadores/empurradores, operação do terminal hidroviário, utilização da infraestrutura terrestre e outros, os quais estão detalhados na Tabela 39).

O percentual indicado no gráfico representa a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até três itens entre as opções existentes. Para o cálculo do percentual, foi utilizada a quantidade de entrevistados e não a quantidade de respostas.

Avaliação do tempo de carga e descarga nos terminais portuários (%)



ACESSO AOS PORTOS

• RODOVIÁRIOS

Avaliação dos acessos rodoviários

Avaliação	Entrevistados	%
Adequados	20	42,6
Inadequados	10	21,3
Não existem	12	25,5
NS/NR	5	10,6
Total	47	100,0

Principais problemas dos acessos rodoviários

Problema	Entrevistados	%
Acesso rodoviário em precário estado de conservação	7	23,3
Ausência de rodovias pavimentadas	5	16,7
Travessia por área urbana	3	10,0
Outros	5	16,7
NS/NR	10	33,3
Total	30	100,0

• FERROVIÁRIOS

Avaliação dos acessos ferroviários

Avaliação	Entrevistados	%
Adequados	3	6,4
Inadequados	-	-
Não existem	38	80,8
NS/NR	6	12,8
Total	47	100,0

- **HIDROVIÁRIOS**

Avaliação dos acessos hidroviários

Avaliação	Entrevistados	%
Adequados	35	74,5
Inadequados	12	25,5
Total	47	100,0

Principais problemas dos acessos hidroviários

Problema	Entrevistados	%
Profundidade do canal/calha insuficiente	20	42,6
Sinalização/balizamento deficiente	13	27,7
Profundidade do berço insuficiente	9	19,1
Largura do canal de navegação/calha inadequada	6	12,8
Quantidade de berços insuficiente	4	8,5
NS/NR	15	31,9

Os valores indicados na tabela representam a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até dois itens entre as opções existentes. Para o cálculo do percentual, foi utilizada a quantidade de entrevistados e não a quantidade de respostas.

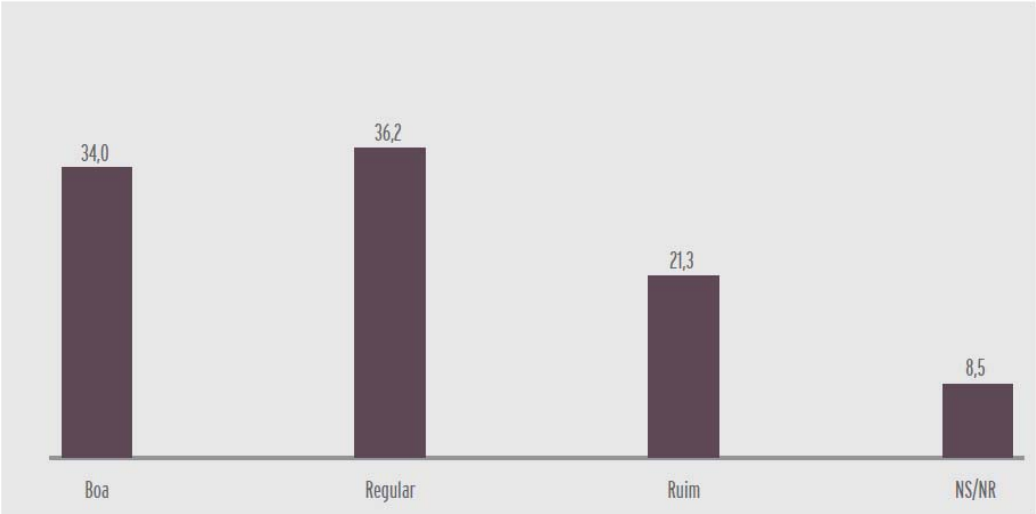
MÃO DE OBRA

- **PRINCIPAIS PROBLEMAS**

-- a qualificação profissional deficiente ou insuficiente foi citada por 83,0% dos entrevistados

-- A baixa oferta de profissionais foi indicada por 40,4% dos entrevistados

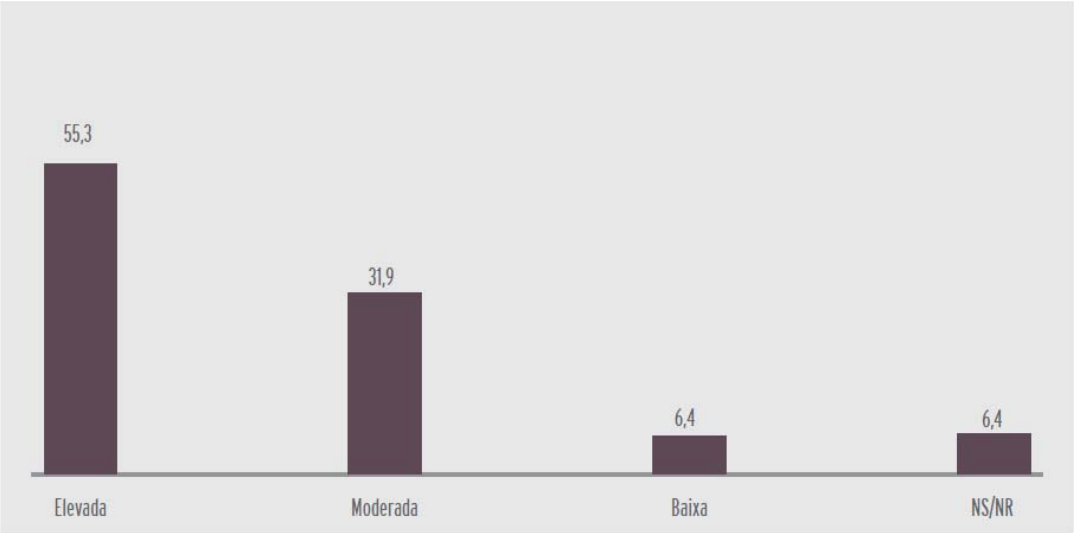
Avaliação da qualidade dos serviços prestados pelos fluviários (%)



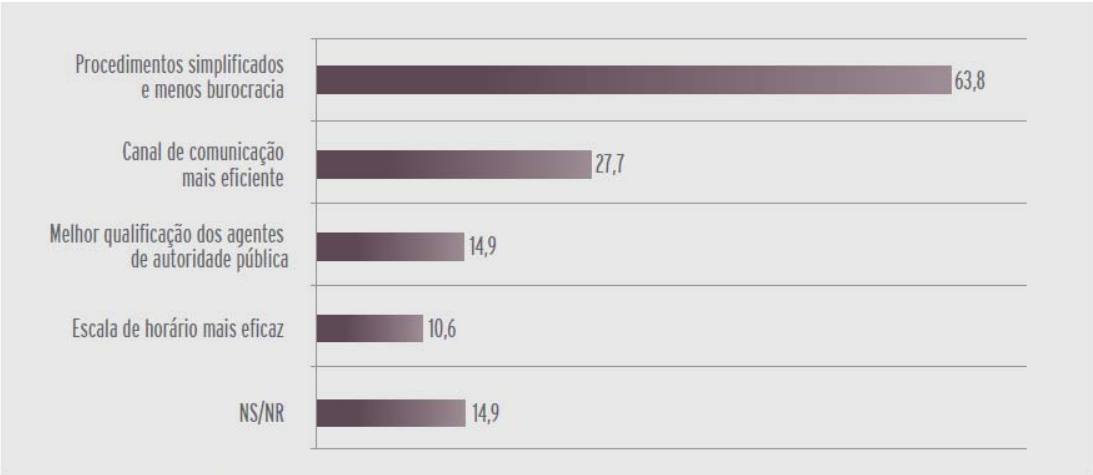
No Brasil existem apenas dois centros de instrução para a formação de categorias oficiais de fluviários, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar - Ciaba, em Belém, e o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha - Ciaga, no Rio de Janeiro.

AVALIAÇÃO DAS AUTORIDADES PÚBLICAS NOS PORTOS

Avaliação da burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas (%)



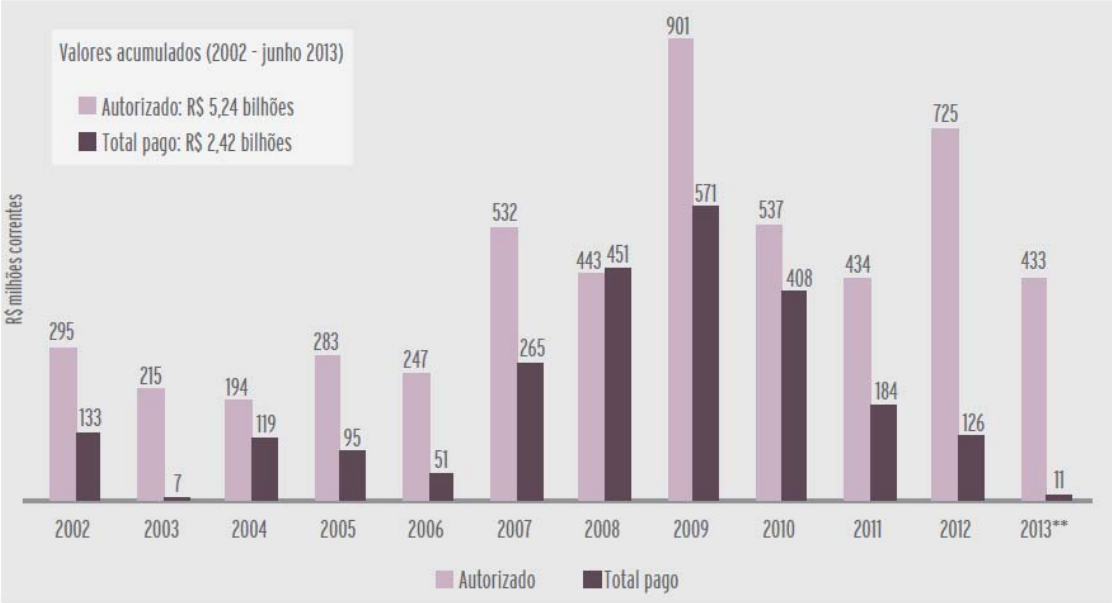
Fatores que melhorariam o serviço prestado pelas autoridades públicas nos portos (%)



O percentual indicado no gráfico representa a apuração dos resultados de uma questão de múltipla escolha, em que o entrevistado poderia apontar até dois itens entre as opções existentes. Para o cálculo do percentual, foi utilizada a quantidade de entrevistados e não a quantidade de respostas.

ASPECTOS ECONÔMICOS

Investimento direto da União em navegação interior – total pago* (valores em R$ milhões correntes – 2002 a 2012)



* Não inclui investimentos das Cias Docas. O total pago do Orçamento Fiscal da União inclui valores pagos no exercício acrescidos de restos a pagar pagos.
** Total pago acumulado até junho de 2013.
Fonte: elaboração CNT, dados do Orçamento Fiscal da União (Siga Brasil - Senado Federal).

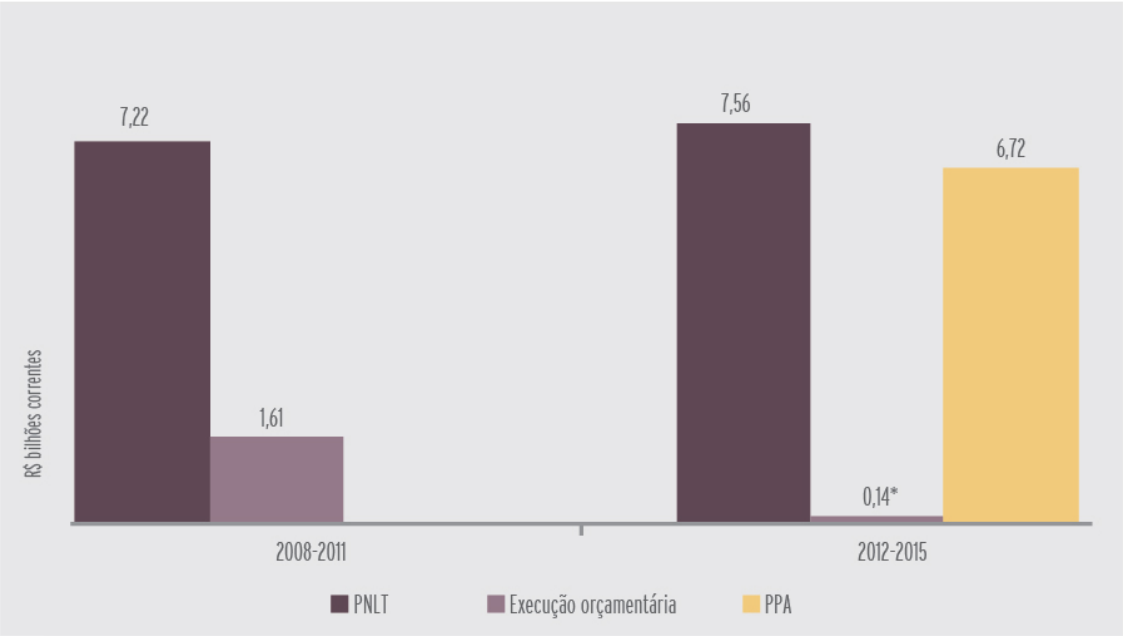
Investimentos na navegação interior classificados por tipo de obra (valores acumulados de 2002 a 2012 em R$ milhões correntes)

Tipo de obra	Total pago [1]	(%) Total
Construção de eclusas	1.041,71	43,22
Obras de infraestrutura[2]	555,36	22,80
Construção e implantação de portos e terminais	474,18	19,51
Abertura e aprofundamento de canal	236,51	9,81
Administração Portuária	18,55	0,73
Não informado[3]	95,43	3,92
Total	**2.421,73**	**100,00**

Notas: (1) O total pago inclui valores pagos no exercício acrescidos de restos a pagar pagos. (2) As obras de infraestrutura referem-se a empreendimentos como ampliação de molhes, cais e modernização de portos e terminais. (3) Os recursos agrupados em "Não Informado" não são detalhados pelo Siga Brasil (ferramenta do Senado Federal de acesso à execução do Orçamento Fiscal da União).

-- A Cia Docas do Maranhão, responsável pelo investimento em hidrovias, teve entre janeiro de 2002 e junho de 2013, R$ 2,9 milhões autorizados. Entretanto, apenas R$ 302 mil reais foram investidos.

Investimentos recomendados pelo PNLT e os planejados pelo PPA



* Valor executado referente ao periodo de janeiro de 2012 a junho de 2013.

Intervenções urgentes segundo a região de atuação dos sindicatos

Região de atuação	Intervenção
Amazonas	Dragagem e derrocamento do rio Madeira Construção de terminal de passageiro e misto intermunicipal em Manaus Construção de terminal de Porto Velho Balizamento e sinalização náutica no sistema Amazonas-Solimões Construção de terminal de Manaus (carga interior)
Pará	Abertura de canal no rio Tocantins Abertura de canal no pedral de São Lourenço Balizamento e sinalização náutica no rio Tocantins Balizamento e sinalização náutica no rio Capim Balizamento e sinalização náutica no rio Tapajós
Região Sul e MS	Abertura de canal no rio Gravataí Balizamento e sinalização náutica na lagoa dos Patos Abertura de canal no rio Taquari Abertura do canal de São Gonçalo Balizamento e sinalização náutica na lagoa Mirim
São Paulo	Construção de eclusa na barragem de Santa Maria da Serra Obras de manutenção de balizamento e sinalização náutica no rio Tietê Obras de manutenção de balizamento e sinalização náutica no rio Paraná Abertura de canal no reservatório de Barra Bonita

PROBLEMAS E SOLUÇÕES

Entre os principais gargalos enfrentados pelos usuários da navegação interior, destacam-se:

- Especificidades entre as embarcações que atuam na navegação interior;
- Dificuldade de financiamento das embarcações;
- Burocracia e quantidade de órgãos envolvidos;
- Dificuldades na obtenção de licenças ambientais;
- Regime jurídico da navegação fluvial;
- Discussões com o setor elétrico e dimensionamento das eclusas;
- Excesso de tributos;
- Formação de profissionais; e
- Serviços de manutenção hidroviária e portuária interior.

O Plano CNT de Transporte e Logística propõe em seu escopo projetos que envolvem a infraestrutura hidroviária e portuária[1] brasileira. Para viabilizar a implantação dessas propostas, conforme estimativa prévia do Plano CNT de Transporte e Logística, ainda em elaboração, são previstos investimentos mínimos de cerca de R$ 50,2 bilhões. As intervenções propostas abrangem:

- Abertura de canal;
- Ampliação de profundidade;
- Ampliação e construção de terminais hidroviários;
- Construção de dispositivos de transposição;
- Dragagem e derrocamento (nos canais de navegação e portos);
- Sinalização e balizamento; e
- Ampliação de área portuária.

[1] Foi considerada apenas infraestrutura portuária que atende a navegação interior.