

MAURICIO PEINADO DE ALVARENGA

**TRANSPORTE DE CARGA –
INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA**

**Monografia apresentada para ao Curso de
Ciências Econômicas do Setor de Ciências
Sociais Aplicadas, Universidade Federal
do Paraná.**

**Orientador: Prof. Dr. Igor Zanoni Constant
Carneiro Leão**

CURITIBA

2004

TERMO DE APROVAÇÃO

MAURICIO PEINADO DE ALVARENGA

TRANSPORTE DE CARGA – INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do Bacharelado no Curso em Ciências Econômicas, Departamento de Economia, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, submetida à Comissão Examinadora, formada pelos seguintes professores:

Orientador:



Prof. Igor Zanoni Constant Carneiro Leão
Departamento de Economia, UFPR



Prof. Demian Castro
Departamento de Economia, UFPR



Prof. Luiz Antonio Domakoski
Departamento de Economia, UFPR

Curitiba, 02 de dezembro de 2004.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	v
LISTA DE TABELAS	vi
LISTA DE SIGLAS	vii
RESUMO	viii
INTRODUÇÃO	1
1 TRANSPORTE DE CARGA NO BRASIL	3
1.1 ASPECTOS GERAIS	3
1.2 O Sistema de Transporte Paranaense.....	4
2 O SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO	6
2.1 O MODAL RODOVIÁRIO NO PARANÁ	7
2.1.1 Aspectos Gerais	7
2.1.2 Programa de Concessões	10
2.1.2.1 Anel de Integração.....	10
3 O SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO	14
3.1 A MALHA FERROVIÁRIA PARANAENSE.....	18
3.1.1 A Ferropar	18
3.1.2 - Participação da Ferrovia nas Exportações Paranaenses	19
3.2 FERROVIAS E O AMBIENTE REGULATÓRIO.....	20
4 O SISTEMA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	22
4.1 O SISTEMA PORTUÁRIO PARANAENSE.....	24
4.1.1 Aspectos Gerais	24
4.1.2 Movimentação de Cargas.....	26
4.1.3 Participação na Balança Comercial	27
4.1.4 Principais Investimentos Realizados 1995-2002.....	27
4.1.4.1 Terminal de Veículos e Containers – TEVECON	27
4.1.4.2 Terminal Açucareiro.....	27
4.1.4.3 Terminal de Fertilizantes – FOSPAR	28
4.1.4.4 Terminal Ponta do Félix em Antonina.....	28
4.1.4.5 Sinalização e Dragagem.....	28
5 A PARCERIA PÚBLICO PRIVADA (PPP)	29
6 PPP'S E O MARCO REGULATÓRIO	31
CONCLUSÃO	34
REFERÊNCIAS	36

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

1 MALHA RODOVIÁRIA - GRÁFICO/SITUAÇÃO ATUAL - 2003	8
2 ANEL DE INTEGRAÇÃO	11
3 REDE RODOVIÁRIA DE INTEGRAÇÃO - REGIÃO SUL E SUDESTE DO BRASIL - 2003	13
4 INVESTIMENTOS GOVERNAMENTAIS NA RFFSA (ANTES DA PRIVATIZAÇÃO).....	14
5 MALHA FERROVIÁRIA DO PARANÁ	19

LISTA DE TABELAS

1 PARTICIPAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTE – COMPARAÇÃO ENTRE BRASIL E OUTROS PAÍSES DE GRANDE EXTENSÃO TERRITORIAL.....	6
2 COMPOSIÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ - 2003	8
3 PRINCIPAIS REALIZAÇÕES NO PARANÁ 1995-2002	9
4 PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELAS CONCESSIONÁRIAS DO ANEL DE INTEGRAÇÃO NO PARANÁ 1997-2002	12
5 CONCESSIONÁRIAS PÓS PRIVATIZAÇÃO DA RFFSA	15

LISTA DE SIGLAS

AEB	- Associação de Comércio Exterior
ALL	- América Latina Logística S/A
ANTAQ	- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTF	- Agência Nacional de Transportes Ferroviários
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
APPA	- Associação Portuária de Paranaguá e Antonina
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CADE	- Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CCO	- Centro de Controle Operacional
CREMA	- Contratos de Restauração e Manutenção das Rodovias Federais
DNER	- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	- Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
EUA	- Estados Unidos das Americas
FCA	- Ferrovia Centro Atlântico
FERROBAN	- Ferrovias Bandeirantes
GEIPOT	- Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte
ICMS	- Imposto Sobre Circulação de Mercadorias
IPARDES	- Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
MERCOSUL	- Mercado Comum do Sul
MPOG	- Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão
OCDE	- Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OTM	- Operador de Transporte Multimodal
PIB	- Produto Interno Bruto
PND	- Plano Nacional de Desenvolvimento
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal
RMC	- Região Metropolitana de Curitiba
SETCEPAR	- Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Paraná
TCP	- Terminal de Containers de Paranaguá

RESUMO

O setor de transporte de cargas tem enfrentado graves problemas estruturais, que vem comprometendo não apenas sua saúde financeira e sua eficiência operacional, mas também, e principalmente, o desenvolvimento econômico e social do país. A partir da década de 90 esses problemas se agravaram com a necessidade do governo gerar superávit primário. Procurando discutir e apresentar esse fenômeno, contextualizamos os principais modais do setor no país e enfatizamos o exemplo do Estado do Paraná, mapeando a infra-estrutura e estudando as concessões à iniciativa privada que tem conseguido frente às dificuldades do setor, certo destaque, comparado ao cenário nacional. A discussão referente aos principais investimentos realizados no país e no Estado do Paraná a partir da década de 90, vem destacar a importância do setor para a economia, bem como, identificar necessidades dos principais modais que compõe o setor de transporte de carga.

Palavras-chave: Transporte de Carga; Infra-estrutura.

INTRODUÇÃO

O estudo acerca do transporte de carga no Brasil é de grande importância, pois o setor é base fundamental da expansão econômica. O Transporte além de promover a integração entre as diversas cidades e regiões do país, também dinamiza o comércio e o progresso.

Com a necessidade de fazer políticas para gerar superávit, o Governo Federal principalmente a partir dos anos 90, reduziu consideravelmente seus investimentos nos diversos modais que compõem o setor. Com a redução nos investimentos, que já não era suficiente para atender a demanda, o setor inevitavelmente passou a dar sinais de estrangulamento, fato esse, que vem comprometendo seu desempenho e constituindo um “gargalo” para o crescimento sustentado da economia Brasileira.

Em linhas gerais, o texto procura mapear de forma preliminar a rede de transporte física existente no Brasil. Também será objeto de discussão os investimentos públicos e privados, apontando as dificuldades que o setor vem enfrentando.

No capítulo 2, destinado ao transporte rodoviário de carga, procuramos enfatizar a dependência desse modal e mapear a infra-estrutura existente no Paraná, focando os investimentos governamentais e privados, de forma a identificar onde foram realizados os principais investimentos, como por exemplo, os realizados pelas operadoras do anel de integração. O anel de integração é formado por um grande trecho das rodovias paranaenses que foi privatizado na década de 90, sendo de fundamental importância para a economia do Estado.

O capítulo 3, discute as especificidades do Transporte Ferroviário de Carga. Nesse capítulo, resgata-se um breve histórico do setor pré-privatizações ocorridas a partir de 1996, identificando as condições estruturais em que se encontravam as ferrovias brasileiras quando o Governo Federal as entregou à iniciativa privada. As principais dificuldades, o desempenho das operadoras, e os recentes investimentos no setor, encerram a primeira parte do capítulo. Na segunda parte, será mapeada a infra-estrutura ferroviária paranaense, discutida a participação desse modal nas

exportações do Estado via os Portos de Paranaguá e Antonina. O Capítulo é encerrado com uma breve discussão sobre a questão regulatória no setor ferroviário.

No quarto capítulo, reservado para o modal aquaviário, a tentativa é de caracterizar as condições atuais dos estaleiros brasileiros, a importância e o potencial da navegação de interior, bem como a participação desse modal nos investimentos do Governo Federal. A segunda parte do capítulo, é destinada ao sistema portuário paranaense, que é de grande importância para a economia agro-exportadora não só paranaense, mas também brasileira. São destacadas a movimentação de carga e os principais investimentos realizados nos portos de Paranaguá e Antonina nos últimos anos.

O programa de Parceria Público Privada, muito evidenciado em 2004 pela mídia e pelo senado, é objeto de discussão no capítulo 5. As expectativas do governo federal para levantar recursos para o setor de infra-estrutura e o funcionamento do programa são discutidos nesse capítulo.

No capítulo 6, enfatizamos o Marco regulatório no Brasil, voltado para setor de transportes de carga, principalmente no tocante às regras vinculadas ao sucesso do programa de Parcerias Público Privadas. Procura-se evidenciar as necessidades e/ou expectativas da iniciativa privada, para que sejam retomados os investimentos que o setor de transporte de carga necessita.

1 TRANSPORTE DE CARGA NO BRASIL

1.1 ASPECTOS GERAIS

O setor de transporte de cargas enfrenta graves problemas estruturais. Nas últimas décadas, os investimentos governamentais não foram suficientes sequer para garantir a manutenção da infra-estrutura já instalada. São praticamente inexistentes investimentos do governo federal no sentido de ampliar a capacidade produtiva do segmento. Essa falta de investimentos vem comprometendo não apenas sua saúde financeira e sua eficiência operacional, mas também, e principalmente, o desenvolvimento econômico e social do país.

Existem fortes evidências de que o Brasil, vem desperdiçando, anualmente, dezenas de bilhões de reais, em função de acidentes, ineficiências operacionais e energéticas, e uso inadequado dos modais.

Na base dos problemas do transporte, estão as enormes deficiências de regulação, o elevado custo de capital, e as políticas governamentais de investimento, que combinados, levaram o país a uma dependência exagerada do modal rodoviário.

Especialistas apontam que a falta de investimentos em infra-estrutura de logística pode comprometer a competitividade da produção de grãos no Brasil. A situação atual já é considerada um “gargalo” no escoamento da safra agrícola. Os embarques de mercadorias com destino ao mercado externo vêm crescendo constantemente nos últimos anos, aumentaram de 295 milhões de toneladas, em 2002, para 321 milhões de toneladas no ano passado. A Associação de Comércio Exterior (AEB), estima que em 2005 haverá um crescimento de 11% no volume de cargas exportáveis, que se situará em 410 milhões de toneladas, em comparação com os 370 milhões de toneladas previstas para este ano. O que complica o quadro, é que não há investimentos em novas rodovias e ferrovias que ampliem a estrutura e a capacidade de movimentação de cargas.

1.2 O SISTEMA DE TRANSPORTE PARANAENSE

No Estado do Paraná, a integração com os demais Estados da região Sul e Sudeste, é realizado principalmente pela Rodovias Federais Regis Bittencourt (BR 116), e pela BR 101. Devido à grande dependência do modal rodoviário, essas duas rodovias exercem papel fundamental na integração competitiva do Estado.

A inserção no âmbito do Mercosul é realizada principalmente pela BR 101, que é muito conhecida por percorrer toda a extensão do litoral brasileiro, porém a rodovia não está totalmente duplicada, o que traz prejuízos à competitividade do Estado e inviabiliza uma maior integração entre o Porto de Paranaguá e a região nordeste de Santa Catarina, reduzindo a competitividade do porto, frente a um crescimento e a ampliação das instalações do Porto de São Francisco do Sul, no Estado vizinho.

A Rodovia Regis Bittencourt (BR 116), conhecida também como Rodovia da Morte pelos incontáveis acidentes ocorridos no trecho que liga Curitiba - São Paulo, decorrentes das péssimas condições estruturais da rodovia, exerce importante papel na integração do estado com a Região Sudeste do país. No sentido Sul, a rodovia também apresenta estrangulamentos principalmente no tocante a falta de duplicação.

O Sistema Ferroviário em menor representatividade, também oferece integração com a malha paulista e com os Estados da Região Sul e Mercosul. A Ferrovia exerce também, importante papel no escoamento da exportação paranaense através dos portos de Paranaguá e Antonina.

Apesar do transporte de passageiros não ser objeto de discussão do trabalho, podemos citá-lo para demonstrar o crescimento de Curitiba e Região Metropolitana no contexto Nacional. A crescente interação aeroviária entre Curitiba e São Paulo gradativamente assume escala de importância apenas superada pela Ponte Aérea Rio – São Paulo, o que demonstra grande importância da RMC, no cenário nacional. Para exemplificar, em 1996, o número de passageiros embarcados em Curitiba com destino a São Paulo era pouco superior a 200 mil pessoas, inferior

ao número de passageiros embarcados em outras capitais como Belo Horizonte, Porto Alegre e Salvador, com o mesmo destino. Em 2000, apenas quatro anos depois, esse número mais que triplicou, chegando a 728,5 mil passageiros, superando todas as demais capitais de importância no País. (PARANÁ, Diagnóstico Social e Econômico, p.84).

2 O SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Embora o modal rodoviário apresente uma série de características positivas, como flexibilidade, disponibilidade, e velocidade, possui também um conjunto de limitações. Dentre as principais limitações, podemos destacar a baixa produtividade e pequena eficiência energética, quando comparado com outros modais alternativos.

Quando comparado o Brasil com outros países também de grandes dimensões territoriais, evidencia-se uma forte dependência do modal rodoviário. Enquanto no Brasil a participação do modal rodoviário chega a 60% no total de cargas transportadas, nos EUA esta participação é de 26%, na Austrália 24%, e na China 8%.

TABELA 1 -PARTICIPAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTE – COMPARAÇÃO ENTRE BRASIL E OUTROS PAÍSES DE GRANDE EXTENSÃO TERRITORIAL

PAIS	PARTICIPAÇÃO (%)
Brasil	60
Estados Unidos	26
Austrália	24
China	8

FONTE: World Development Indicators (Banco Mundial)

O sistema rodoviário brasileiro, tem uma extensão de 1,6 milhões de Km, entretanto apenas 9% encontram-se pavimentadas, ou seja 151 mil km. Dessas, 35% são federais, 55% estaduais e 10% municipais. As condições de conservação desse sistema não são boas. Segundo avaliações do Ministério dos transportes, 7% da malha federal pavimentada encontram-se em péssimo estado e aproximadamente 60% com sinalização e conservação deficientes (AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS, BNDES, novembro, 2000, p.3).

Como alternativa a falta de investimentos dos governos federal e estaduais na manutenção e pavimentação de novos trechos, iniciou-se um projeto de concessão

da operação com investimentos de algumas das principais rodovias brasileiras. O objetivo era a geração de investimentos na recuperação e na ampliação da infraestrutura viária, já bastante degradada pelo déficit de aplicação durante os anos que antecederam o programa. Contudo, grande parte da malha rodoviária não é atraente à iniciativa privada, dado o baixo fluxo de veículos. Nesse cenário restaria ainda, cerca de 85% das rodovias federais e estaduais a serem mantidas com recursos públicos.

2.1 O MODAL RODOVIÁRIO NO PARANÁ

2.1.1 Aspectos Gerais

Segundo o Anuário do Transporte, da Empresa Brasileira de Transportes (Geipot), no Estado do Paraná existem atualmente 261,3 mil quilômetros de estradas pavimentadas e não pavimentadas, praticamente a mesma extensão de vias existentes em 1997. Em toda a Região Sul essas vias somam uma extensão de 476,1 mil km. Estabelecendo-se a relação entre extensão das vias e área geográfica do território, no ano de 2000 havia, no Sudeste, cerca de 0,55 km de estrada para cada km² de território; no Sul essa relação era de 0,82 e, no Paraná, de 1,31 para cada km².

Considerando-se as estradas pavimentadas, a extensão total dessas vias no Estado do Paraná era de 15,6 mil km, em 2000. Na Região Sul atingia 32,4 mil km e, no Sudeste, 54,2 mil km. A relação entre extensão das vias e área territorial, nesse mesmo ano, era de 0,08 km de estrada pavimentada para cada km² de território no Paraná maior que os 0,06 da Região Sul e do Sudeste. Entretanto, no Rio de Janeiro e São Paulo essa relação era de 0,12 e 0,11 respectivamente. Outra questão importante refere-se ao sucateamento da malha rodoviária estadual, principalmente as não pedagiadas.

No ano de 2002, o Governo Estadual investiu através do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), R\$ 277,32 milhões, com objetivo de

melhorar e manter as condições de tráfego desse sistema rodoviário. Os recursos foram aplicados em construção de Rodovias 37,2%, em conservação de rodovias 34,3%, outros 28,5% (Relatório de Atividades 2002, Secretaria de Estado dos Transportes).

A malha rodoviária do Estado do Paraná é composta por 15.818,18 km de rodovias assim distribuídas:

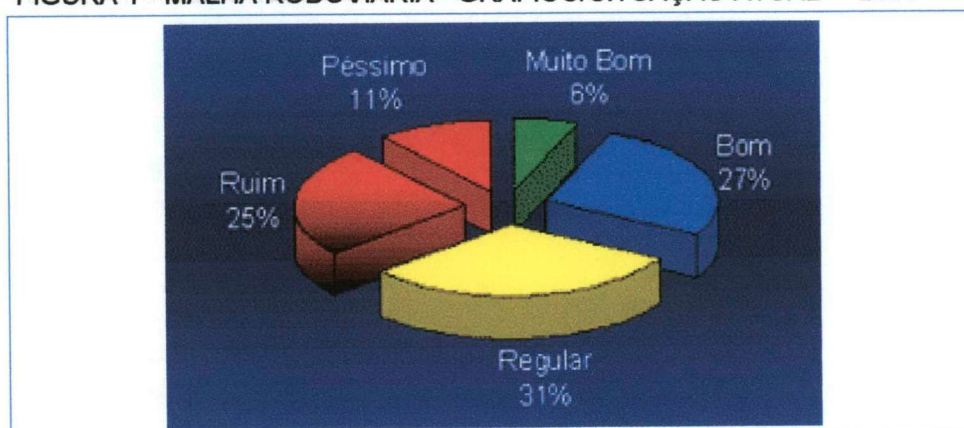
TABELA 2 - COMPOSIÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ - 2003

	NÃO PAVIMENTADA (KM)	PAVIMENTADA (KM)	TOTAL (KM)
DNIT			
Federais não delegadas	229,40	1.192,80	1.422,20
DER/PR			
Federais delegadas mantidas pelo DER	-	171,700	171,70
Estaduais	2.080,97	9.662,25	11.743,22
Sub-totais DER	2.080,97	9.833,95	11.914,92
Empresas Concessionárias			
Federais delegadas concessionadas	-	1.803,05	1.803,05
Estaduais concessionadas	-	678,01	678,01
Sub-totais Concessionárias	-	2.481,06	2.481,06
TOTAIS	2.310,37	13.507,81	15.818,18

FONTE: Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná

Atualmente constata-se que 36% da malha rodoviária estadual pavimentada requerem intervenções de médio a grande porte, e que 31% requerem intervenções de ordem preventiva com aplicações, por exemplo, de selagens com lamas asfálticas.

FIGURA 1 - MALHA RODOVIÁRIA - GRÁFICO/SITUAÇÃO ATUAL - 2003



FONTE: Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná

Dentre os Estados Brasileiros, o Paraná foi um dos que mais se destacou com políticas ativas de infra-estrutura, apoio político e financeiro, fator que tem de maneira decisiva, atenuado em nosso Estado os graves problemas estruturais, que vem comprometendo no cenário nacional não apenas a saúde financeira e eficiência operacional do modal rodoviário, bem como desenvolvimento econômico e social do país.

O Governo do Paraná investiu R\$ 738,4 milhões em atividade de construção, recuperação de rodovias e pontes, restauração, e adequação de estradas, com destaque para as obras a seguir:

TABELA 3 - PRINCIPAIS REALIZAÇÕES NO PARANÁ 1995-2002

REALIZAÇÃO	QUANTIDADE	UNIDADE	INVESTIMENTO (R\$ milhões)
Restauração de rodovias estaduais	2.200	Km	153,9
Pavimentação de rodovias estaduais	514	Km	216,8
Construção de pontes em rodovias estaduais	842	m	9,3
Duplicação da BR 376 (Curitiba - Divisa PR/SC)	68	Km	30,4
Complexo de pontes – Porto Camargo (Rio Paraná)	16	Km	141,4
Ponte de Guaíra (Rio Paraná)	4	Km	29,7
Adequação de estradas municipais	4.845	Km	37,9
Recuperação de estradas municipais	11.887	Km	19,7
Pavimentação de estradas municipais	900	Km	69,1
Pavimentação poliédrica em estradas municipais	696	Km	13,1
Construção de 628 pontes municipais	8.639	m	17,1

FONTE: Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná

Dentro deste conjunto de obras merecem destaque a construção das pontes de Guaíra e de Porto Camargo.

A Ponte de Guaíra, denominada Ponte Ayrton Senna, foi inaugurada em janeiro de 1998 e é a maior ponte fluvial do Brasil com 3,6 Km de extensão. Nessa obra que teve início em 1985 e foi paralisada por diversas vezes devido a falta de recursos, o governo paranaense investiu cerca de 32 milhões, e hoje a ponte desempenha um importante papel na integração do sistema de transporte do Mercosul, onde o Paraná é rota obrigatória para os maiores mercados consumidores do cone sul. A ponte Ayrton Senna faz a transposição do Rio Paraná, ligando o município de

Guaira (PR) ao município de Mundo Novo (MS) e também abre a possibilidade de uma ligação bioceânica entre o Atlântico e o Pacífico.

Considerada também pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER), como uma das principais obras realizadas pelo Estado nos últimos anos, o complexo de Porto Camargo é formado por cinco pontes, interligadas pela rodovia BR 487. A extensão total, entre pontes e aterros, chega a 16 Km, e recebeu investimentos na ordem R\$ 155 milhões.

2.1.2 Programa de Concessões

O Programa de Concessões no Estado do Paraná é composto pelos seguintes sistemas:

- Rodovias do Anel de Integração;
- Travessia da Baía de Guaratuba;
- Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros.

Este texto enfatizará apenas o sistema conhecido por “Anel de Integração”, não que os outros sejam de importância inferior, mas pelo fato desse trabalho estar preocupado com o transporte de cargas.

2.1.2.1 Anel de Integração

O Programa de Concessões de Rodovias, foi implementado em novembro de 1997 com objetivo de prover o Estado de uma eficiente infra-estrutura rodoviária. Contribui para o fomento das atividades comerciais e industriais entre as principais regiões e interliga o Paraná com o País e o Mercosul.

FIGURA 2 - ANEL DE INTEGRAÇÃO



FONTE: IPARDES - Base Cartográfica IAP

Atualmente estão concedidos a iniciativa privada 2.481 Km de rodovias. Concessionárias por força do contrato de concessão, detêm o direito de cobrança de pedágio e com esse recurso devem garantir a melhoria, recuperação e manutenção da malha, além da prestação aos usuários de serviços pré-hospitalar, socorro mecânico, atendimento de acidentes e inspeção de trânsito. Contudo, as elevadas tarifas de pedágio cobradas pelas concessionárias aos usuários, tem sido alvo de críticas do governo estadual e muitas páginas de processos, onde o governo na tentativa de reduzir o valor o pedágio, trava uma disputas com as concessionárias que já se estende por mais de dois anos.

No período de 1997 a 2002 as concessionárias investiram R\$ 976,5 milhões, conforme tabela 4 a seguir:

TABELA 4 - PRINCIPAIS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELAS CONCESSIONÁRIAS DO ANEL DE INTEGRAÇÃO NO PARANÁ 1997-2002

SERVIÇOS REALIZADOS	UNIDADE	QUANTIDADE
Restauração de rodovias	Km	907,74
Duplicação de rodovias	Km	131,06
Execução de contornos rodoviários	Km	34,41
Construção de terceiras faixas	Km	79,87
Construção de vias marginais	Km	6,08
Construção de passarelas	und	38
Construção de interseções	und	6
Intervenções em pontes	und	35
Construção de postos de fiscalizações	und	7
Atendimentos aos usuários (Jun-1998 a Dez-2002)	Atendimentos	1.177.190

FONTE: Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná

Em 2002 As concessionárias investiram em obras como: 448,60 Km de restauração, 57,28 Km de duplicação, 10,82 Km de contorno, 49,88 Km de terceira faixa, 12 passarelas para pedestres, 3 interseções, 28 intervenções em pontes, 2,61 Km de vias marginais e 6 postos de fiscalização. Após a privatização, é nítida a melhora no estado de conservação das rodovias paranaenses, que estão sob a responsabilidade das operadoras, entretanto, o que é questionado pela sociedade, é o custo dos pedágios, e o impacto na competitividade dos produtos paranaenses, frente ao mercado externo e interno, principalmente o do próximo interior paulista.

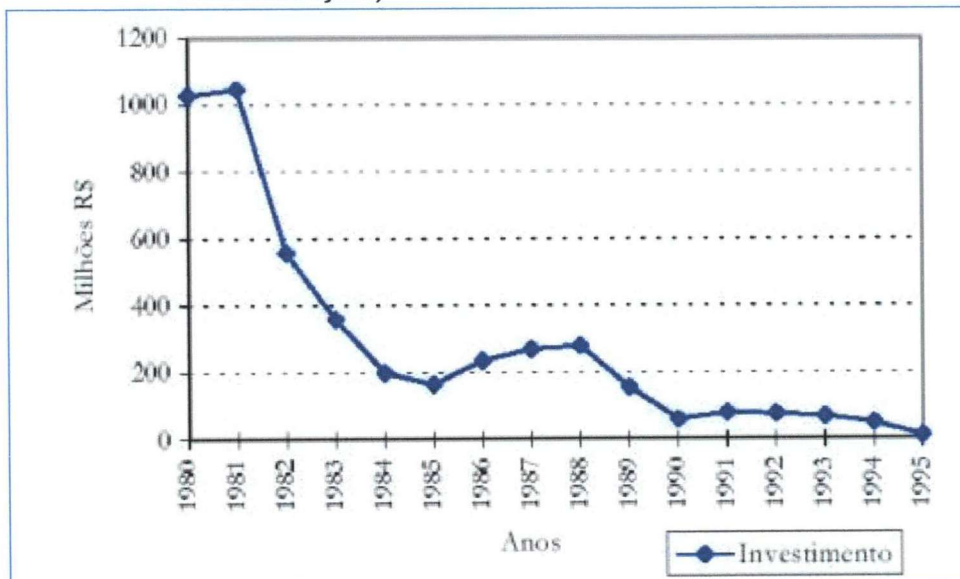
Principais obras concluídas pelas concessionárias:

- Duplicação de rodovias:
- BR 376 (trecho na Serra do Cadeado: Mauá da Serra)
- BR 376 (Maringá - Iguatemi)
- PR 317 (Maringá - Floresta)
- BR 277 (Cascavel – Entroncamento PR 163 em Santa Tereza do Oeste)
- BR 277 (Santa Terezinha de Itaipu – Medianeira)
- PR 151 (Castro-Piraí do Sul)
- Construção do contorno de Campo Mourão;
- Construção do contorno de Ibiporã;
- Construção do Trevo do Relógio (BR 277 com BR 373, em Prudentópolis)

3 O SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

As Ferrovias Brasileiras passaram por um recente processo de privatização, que ocorreu na segunda metade da década de 90. Durante os 10 anos que precederam à privatização, houve uma redução brusca nos investimentos na malha ferroviária nacional. Passou de um patamar de cerca de R\$ 1,0 bilhão de investimentos anuais, no início da década de 1980 para R\$ 200 milhões/ano na segunda metade dos anos 80. No início da década de 1990 até 1995, ano que teve início o processo de privatização, a Rede Ferroviária Federal reduziu ainda mais os investimentos, chegando a um patamar de R\$ 50 milhões anuais. O gráfico abaixo, demonstra a evolução dos investimentos no período de 1980 a 1995.

FIGURA 4 - INVESTIMENTOS GOVERNAMENTAIS NA RFFSA (ANTES DA PRIVATIZAÇÃO)



FONTE: IPEA – Reestruturação Financeira e Institucional do Subsetor Ferroviário; SEST; RFFSA

A transferência da malha ferroviária brasileira para a administração e operação pelo setor privado pode ser dividido em dois blocos, em função de como estava dividido o setor entre as empresas líderes em 1993. A RFFSA juntamente com a Fepasa posteriormente incorporada à Rede Ferroviária com 38% da produção

e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) com 62% da produção ferroviária nacional. No caso da RFFSA, foram concedidos pelo Ministério dos Transportes à iniciativa privada os ativos operacionais e os ativos de apoio da empresa, com o direito de uso da via permanente por 30 anos, com possibilidade de prorrogação por período igual.

A CVRD foi transferida a concessão por ocasião da privatização da Companhia, sendo responsável pela operação da Estrada de Ferro Vitória-Minas (malha ferroviária com 898Km e com os melhores indicadores de desempenho do país em 1999) e da Estrada de Ferro Carajás (1.056Km), integrante do projeto de exportação de minério da Serra de Carajás.

TABELA 5 - CONCESSIONÁRIAS PÓS PRIVATIZAÇÃO DA RFFSA

CONCESSIONÁRIA	MALHA	ESTENSÃO (1000KM)	ESTENSÃO RFFSA (%)	INICIO OPERAÇÃO
Ferrovias Novoeste S.A	Oeste	1,6	6,2	jul/96
Ferrovias Centro-Atlantica S.A	Centro-Leste	7,1	27,4	set/96
MRS Logística S.A	Sudeste	1,7	6,6	dez/96
Ferrovias Tereza Cristina S.A	Tereza C.	0,2	0,8	fev/97
América Latina Logística	Sul	6,6	25,5	mar/97
Companhia Ferroviária do Nordeste	Nordeste	4,5	17,4	jan/98
Ferrovias Bandeirantes S.A	-	4,2	16,2	jan/99
TOTAL		25,9	100,0	

FONTE: Ministério dos Transportes e ANTT

O processo de reforma institucional do setor (concessão), gerou algumas expectativas como: geração de investimentos na recuperação, modernização e ampliação da infra-estrutura existente; redução do número de acidentes e aumento da produtividade do setor. Nesse sentido, foram previstos nos contratos de concessão da Rede Ferroviária, metas de desempenho que tiveram como parâmetro inicial, os índices de produtividade que RFFSA realizou em 1993.

O desempenho das empresas concessionárias, segundo esses indicadores é heterogêneo. Nos três primeiros anos de concessão, nenhuma das operadoras conseguiu atingir a meta de produção, sendo que os resultados foram diferenciados.

A Redução drástica nos investimentos durante a última década que precedeu a privatização, contribuiu para o sucateamento da malha e do material

rodante (vagões e locomotivas). Os novos operadores encontraram a maioria das linhas em estado precário. Em alguns trechos as empresas eram obrigadas a operarem em uma velocidade abaixo de 15Km por hora, devido a má conservação da malha. A baixa produtividade devido ao precário estado de conservação, aliada a pequena extensão da malha ferroviária brasileira, falta de regulação adequada e a concorrência predatória do modal rodoviário, são algumas das dificuldades encontradas pelas novas operadoras.

A oferta de transporte do modal ferroviário brasileiro é muito baixa quando comparada com padrões internacionais. Com base no indicador de disponibilidade, medido pelo índice km de via por km² de extensão territorial, verifica-se que a oferta no Brasil equivale a 55% da oferta na China, 40% do Canadá, 32% do México, e 12% do EUA, todos, países também com grande extensão territorial como o Brasil.

Os primeiros anos pós privatização no setor ferroviário, vem sendo marcados por muitas dificuldades e poucos investimentos, entretanto nos últimos dois anos essa tendência parece dar sinais positivos. As concessionárias vem fazendo investimentos importantes na recuperação da malha e na aquisição de novos vagões e locomotivas. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Ferroviários - ANTF, os investimentos privados em 2003 foram 45% superiores a 2002, chegando a 1 bilhão de reais. Em 2004 os investimentos podem chegar a 2 bilhões de reais. A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), uma das concessionárias, anunciou esse ano um plano de investimentos que compreende cerca de US\$ 2 bilhões, ou aproximadamente R\$ 6 milhões até 2010. Segundo a CVRD, os recursos serão investidos na malha ferroviária, o que inclui a expansão da ferrovia Norte-Sul, e a ampliação dos portos, principalmente o Porto da Madeira, em São Luís - MA. O objetivo é garantir o transporte do cobre que será produzido em Carajás, até 2007, e o aumento do volume de carga geral e de minério de ferro, e ainda, a produção de aço a ser gerada no pólo do Maranhão. Em 2004 a CVRD prevê investimentos na ferrovia, da ordem de US\$ 312,6 milhões, ou aproximadamente R\$ 936 milhões, sendo US\$ 182 milhões para a compra de 18 locomotivas e 2011 vagões para a

Estrada de Ferro Vitória-Minas e para a Estrada de Ferro Carajás e US\$ 130,6 milhões destinados à aquisição de 70 locomotivas e 1.167 vagões para Carajás.

Também é importante destacar a abertura de capital da América Latina Logística (ALL), que ocorreu em 2004. É a primeira empresa do segmento de transporte a abrir capital em mais de um século, e conseguiu atrair o interesse de diversos investidores. A ALL com sede em Curitiba-PR, é a concessionária da Malha Sul, responsável pela operação das malha dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A ALL captou R\$ 534 milhões, aproximadamente 30% de seu capital social e segundo a empresa, parte dos recursos serão aplicados em projetos de expansão, como a aquisição de novas locomotivas e vagões.

Segundo dados do relatório do Setor Ferroviário 2003, houve melhoria dos indicadores das ferrovias em termos de volume de carga transportada, de redução de acidentes nas malhas e também no desempenho econômico-financeiro. A receita líquida do setor passou de R\$ 1 bilhão, em 1999, para R\$ 2,87 bilhões, em 2003. Os dados incluem as ferrovias originárias das privatizações da RFFSA e Fepasa, a FCA, MRS, ALL, Ferrobán, Ferronorte, Novoeste, CFN, FTC e Ferropar. São excluídas do cálculo a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro de Carajás, incorporadas ao balanço da Cia. Vale do Rio Doce.

Mesmo com o aumento da receita, o setor é intensivo em capital, e está altamente alavancado, com passivos financeiros que chegavam a R\$ 6,6 bilhões, no fim de 2003, superando os ativos fixos, da ordem de R\$ 6,8 bilhões, levando-se em conta universo de 11 empresas no país. Em 2003 essas empresas registraram prejuízo consolidado de R\$ 167,4 milhões, o melhor resultado desde 1999. Em 2002, o prejuízo foi de R\$ 1 bilhão, e as perspectivas são de que no seu conjunto, ainda continuarão no vermelho em 2004, com perspectiva de lucro só a médio prazo. A ANTT destaca no relatório o crescimento da ALL no transporte medido por Tonelada Quilômetro Útil (TKU). No período 1996-2003, a ALL registrou aumento de 100% neste indicador. ALL, MRS e FTC representam a parte do setor que obteve lucro.

3.1 A MALHA FERROVIÁRIA PARANAENSE

A malha ferroviária no Paraná, constituída pelas linhas e ramais, conta com 2.5 mil quilômetros, destinados preferencialmente ao transporte de carga. O transporte ferroviário no Estado está a cargo de duas empresas operadoras: América Latina Logística S.A. - ALL com (2.216 quilômetros) e a Ferrovia Paraná S.A. - Ferropar com (248 quilômetros).

3.1.1 A Ferropar

Desde o início da construção do trecho ferroviário Guarapuava – Cascavel o Governo do Paraná investiu R\$ 380,87 milhões (1991-1997), através da Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A - Ferroeste. Deste valor, R\$ 80,1 milhões foram investidos entre os anos de 1995 e 1997 para a conclusão da obra.

A partir de 1º de março de 1997, a operação da ferrovia foi concedida à iniciativa privada, passando a ser executada pela empresa Ferrovia Paraná S.A. - Ferropar, vencedora do leilão realizado pela Ferroeste, em dezembro de 1996.

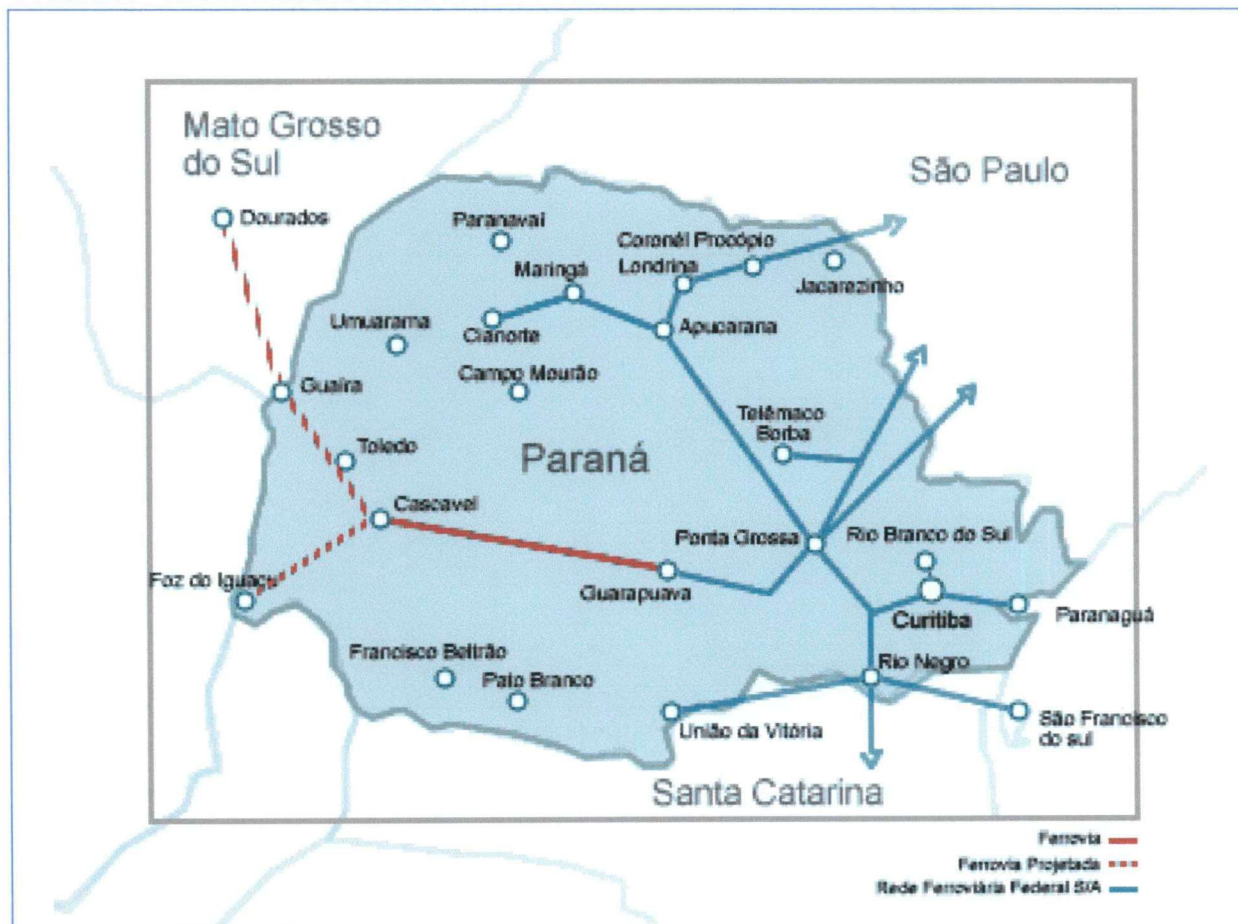
Para fazer a avaliação do arrendamento da Ferroeste, pelo prazo de trinta anos, o Governo do Paraná adotou o método do fluxo de caixa descontado, normalmente adotado para operações desse tipo e utilizado pelo BNDES para o arrendamento de outros trechos ferroviários. Esse método consiste em projetar os saldos líquidos de caixa, ano a ano, ao longo de trinta anos, e trazê-los para o valor presente descontando-se a taxa de 12% ao ano.

O montante obtido com a transferência da concessão foi de R\$ 25,68 milhões, a valores da data do arrendamento, equivalente a R\$ 103,47 mil por quilômetro de linha, enquanto o valor conseguido pela RFFSA, no arrendamento da Malha Sul, foi de R\$ 32,89 mil por quilômetro de linha.

Em 2002, foram movimentadas pela Ferropar, 1.696 mil toneladas de mercadorias, resultado 4,8% maior que o realizado em 2001, que alcançou 1.618 mil toneladas. Do transportado neste ano, 97% das mercadorias tiveram origem ou

destino em Cascavel. Essa movimentação contou com participação da frota própria da Ferropar, composta de 253 vagões e 17 locomotivas.

FIGURA 5 - MALHA FERROVIÁRIA DO PARANÁ



FONTE: IPARDES - Base Cartográfica IAP

3.1.2 - Participação da Ferrovia nas Exportações Paranaenses

Segundo dados da APPA, a participação do modal ferroviário na movimentação do Porto de Paranaguá nos últimos 10 anos caiu de 36% para 27%, enquanto os caminhões cresceram de 51% para 68% em 2003, somando uma distância atual entre os modais de 41 %, quando em 1993 era de apenas 15% .

Ano após ano, o Estado do Paraná tem batido recordes na produção agrícola, que em grande parte é exportada através do Porto de Paranaguá. Indicadores mostram que o Porto de Paranaguá vem melhorando o seu desempenho, mas a

cada nova safra os problemas se repetem e crescem as filas de espera dos caminhões, bloqueando a Rodovia BR 277.

Foi retomado pela ALL, Concessionária da Ferrovia, um estudo realizado pela RFFSA no início da década de 90 para implementação dos "SUPER TRENS", nome dado a composição formada por 6 locomotivas. Agora auxiliados com os recursos de telecomunicações que faltavam naquela época (computador de bordo nos trens e gerenciamento da operação via satélite através do CCO em Curitiba), tem-se a possibilidade do novo aumento de capacidade em até 50%. Esse aumento está vinculado a implementação dos investimentos da Ferrovia principalmente na aquisição de novas locomotivas e vagões para acompanhar o crescimento da produção paranaense.

Na década de 70 foi iniciado pelos técnicos da RFFSA, um projeto de construção da nova linha Curitiba/ Paranaguá e que o Estado não conseguiu implementar. Se implementado, poderia reduzir custos operacionais da ferrovia com objetivo de diminuir os fretes de transporte como também pelas dificuldades de se recuperar toda a estrutura da linha e a complexidade no resgate de vagões ou locomotivas em caso de acidentes, a exemplo dos dois ocorridos em 2004 no trecho da Serra. No segundo acidente, ocorrido em julho, 35 vagões carregados com açúcar, milho e Farelo de soja, caíram da ponte centenária sobre o Rio São João e ainda não foram todos resgatados, devido a dificuldade de acesso ao local.

3.2 FERROVIAS E O AMBIENTE REGULATÓRIO

Em 1996, foi criada a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer), com o objetivo de intermediar com poder decisório, as controvérsias entre o poder concedente, as concessionárias e os usuários. Ela funciona também como foro para as discussões sobre temas pertinentes ao setor, atuando de forma decisória ou opinativa sempre que solicitada por qualquer das partes interessadas. Em 2001, também foi criada a Agência Nacional de Transportes Terrestres, para

regular as atividades de prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura de transportes.

O aperfeiçoamento do ambiente regulatório para o setor ferroviário de cargas, ainda depende não só da resolução para problemas como a operação do transporte intermodal, mas principalmente melhor definição do tráfego mútuo¹ e dos direitos de passagem². A continuidade e o aumento dos investimentos privados estão vinculados à lucratividade esperada, o que, por sua vez, tem relação direta com as regras de funcionamento estabelecidas para o setor.

¹A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, na proposta de resolução que estabelece procedimentos relativos às operações de tráfego mútuo e direito de passagem, define: tráfego mútuo: é a operação em que uma concessionária, necessitando ultrapassar os limites geográficos de sua malha para completar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, compartilha recursos operacionais tais como material rodante, superestrutura de via na infra-estrutura de outra concessionária, pessoal, serviços e equipamentos, com a Concessionária em cuja malha se dará o prosseguimento ou encerramento da prestação do serviço, mediante remuneração ou compensação financeira;

²Direito de passagem: é a operação em que uma concessionária permite a outra mediante remuneração ou compensação financeira, trafegar na sua malha, para completar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário.

4 O SISTEMA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

O Modal aquaviário é composto pela navegação de interior e pela cabotagem. O Brasil com uma costa de 7500 quilômetros, onde estão concentrados 80% do PIB nacional, numa faixa de 400 quilômetros em direção oeste, o Brasil seria em princípio um país vocacionado para o desenvolvimento da cabotagem, se consideradas suas características geográficas e o perfil de produção³. Por outro lado, os 45.000 quilômetros de rios navegáveis, poderiam ser uma excelente alternativa para o movimento da enorme quantidade de bens primários produzidos por nossa economia.

A cabotagem, hoje fortemente concentrada na movimentação de graneis sólidos e líquidos, começa a dar sinais positivos em relação ao transporte de contêineres, embora de forma ainda tímida. O número de navios em atividade, que atualmente é de dez, já foi de apenas dois a seis anos atrás. Mesmo com este avanço, a frequência continua baixa (em média 1,3 saídas por semana) e as empresas de navegação ainda não alcançaram o ponto de equilíbrio na operação. Uma série de barreiras vem dificultando o desenvolvimento mais rápido desta alternativa de transporte.

A questão da frequência vinha se constituindo num círculo vicioso. A inexistência de volume suficiente de cargas restringia a oferta de navios, gerando baixa frequência. A baixa frequência desestimulava a demanda, que novamente dificultava a oferta de mais navios. Para quebrar este círculo vicioso, as empresas de navegação têm apostado no longo prazo, assumindo prejuízos no curto e médio prazo.

A situação em que se encontram os estaleiros brasileiros, e o altíssimo custo de capital no Brasil, formam juntos os principais obstáculos a serem superados

³ A base da produção do Brasil é agro-exportadora, sendo considerada de baixo valor agregado.

pelo setor. Existe o Fundo de Marinha Mercante, com taxas em princípio, mais atraentes para a viabilização da construção de novos navios, no entanto, esse financiamento é condicionado à encomenda do navio a estaleiros brasileiros, o que implica em altos riscos financeiros e operacionais, dada a crise por que passam os estaleiros. Como consequência, praticamente não são construídos novos navios no Brasil. A oferta de mais navios na cabotagem tem se dado através de incorporação de navios antigos que serviam outras rotas.

É diante desse cenário que a estatal Transpetro, divulgou nota, anunciando que fará ainda em 2004 a publicação do edital de licitação para a construção de 42 petroleiros pelos estaleiros brasileiros. Na pré-qualificação, os estaleiros interessados terão, necessariamente, que apresentar projeto que comprove capacidade técnica, operacional e gerencial de construção do pacote de navios, a custos competitivos internacionalmente. Terão também que comprovar estrutura de capital para bancar a obra. Segundo os dados publicados pela empresa, os primeiros navios do lote inicial de 22 embarcações começarão a ser construídos no início de 2005 e entregues a partir de julho de 2006. Esse primeiro lote permitirá ao sistema Petrobras uma economia de US\$ 200 milhões/ano, que são gastos hoje com pagamento de fretes e aluguel de navios estrangeiros. O Brasil gasta por ano cerca de US\$ 5 bilhões com esses pagamentos por navios estrangeiros. A entrega do total das 42 embarcações até 2015.

Já a navegação de interior no Brasil continua com seu potencial sendo altamente sub-utilizado. Dos 45.000 quilômetros de rios potencialmente navegáveis, somente 8.500 são efetivamente utilizados, assim mesmo de forma bastante improvisada. Existem atualmente no Brasil, apenas três projetos modernos de transporte por hidrovias: Tietê - Paraná; Paraná - Paraguai; Madeira - Amazonas. Entretanto estas hidrovias também convivem com vários problemas que afetam a sua eficiência operacional. Restrições de calado, limitações das eclusas, espaços limitados entre vãos de pontes, criam sérias dificuldades para o dimensionamento dos comboios hidroviários.

Os investimentos em infra-estrutura nesse modal por parte do governo federal tem sido mínimo, e de forma geral os principais problemas são decorrente da falta de infra-estrutura básica, como dragagem, sinalização e terminais de cargas.

No período entre 1995 e 2002, apenas 2% dos investimentos oriundos do orçamento da União destinados a transportes, foram destinados à navegação. Mesmo quando se alocam recursos para o setor, os mesmos não são aplicados na sua plenitude. Em 1996 foram previstos R\$ 374 milhões, para investimentos nos rios Madeira, São Francisco, Tocantins - Araguaia e Tietê - Paraná, pelo plano Brasil em Ação, sendo somente R\$ 69 milhões aplicados até 2002.

Amplios e crônicos, os problemas do transporte de cargas no Brasil, não se limitam aos aspectos de insuficiência de investimentos, mas também é afetado por questões relacionadas à regulação, deficiências de fiscalização, escassez de informações e burocracia estatal.

4.1 O SISTEMA PORTUÁRIO PARANAENSE

4.1.1 Aspectos Gerais

Segundo o Plano Diretor de Transportes do Codesul - PDT, os portos e terminais do litoral do Paraná são os mais interiores e protegidos dentre os brasileiros, permitindo uma navegação segura a navios com até 120 mil toneladas através do Canal da Galheta, que dá acesso aos pontos de atracação. A área de abrangência do Porto de Paranaguá é de mais de 800 mil quilômetros quadrados, movimentando atualmente cargas provenientes de todo o Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, São Paulo, Rio Grande do Sul e, ainda, da Bolívia, Argentina e Paraguai.

O Porto Barão de Tefé, ou Porto de Antonina, depois de um período de estagnação que durou boa parte da década de 90, foi recentemente reativado, mediante arrendamento à iniciativa privada de uma área de 91 mil m², e passa por

um processo de revitalização. Vem operando através de barcaças-terra, pelo sistema de transbordo de navios. Além dessa área, foi destinada uma outra de 71 mil m² para implantação do Terminal Ponta do Félix, já em operação com cargas frigorificadas e convencionais. O grupo que opera o terminal, investiu em 2003 cerca de R\$ 10 milhões para dobrar a capacidade de armazenagem de carnes congeladas. A capacidade atual é 13, 5 mil toneladas.

A Reativação do Porto, também despertou a atenção da ALL, empresa operadora da malha ferroviária. A ALL investiu em 2003, cerca de R\$ 1 milhão na recuperação do trecho de 20 quilômetros entre as cidades de Morretes e Antonina, desativado em 1996 pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O objetivo da operadora é conquistar a metade do movimento do terminal.

Os investimentos nos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, tem ocorrido em parceria com a iniciativa privada, conforme prevê a Lei Federal 8.630/93, que preconiza a modernização dos portos brasileiros.

Juntamente com a parceria de empresas privadas, foram investidos em 2002 aproximadamente R\$ 73 milhões para modernizar a infra-estrutura, o que possibilitou dotar os terminais de equipamentos e instalações portuárias modernas. A Associação Portuária de Paranaguá e Antonina participou com cerca de R\$ 16 milhões, investindo em ações que melhoraram o desempenho na exportação e importação de produtos, com o objetivo de tornar os portos paranaenses mais competitivos.

Algumas ações realizadas foram importantes para melhorar a logística de escoamento da safra agrícola, tais como: ampliação da área do pátio de triagem de caminhões; recuperação do pavimento; implantação de nova guarita de acesso; instalação de guarita de saída; instalação de sistema de som; reforma das instalações sanitárias; disponibilização de posto de saúde no pátio para atendimento ao caminhoneiro; eliminação dos pontos críticos do pavimento das vias de acesso

aos terminais portuários; recuperação do pavimento da Avenida Portuária de Paranaguá; e implantação do Sistema Carga On-line que permite programar, acompanhar e gerenciar pela Internet o envio da carga agrícola ao Porto. Todavia, esses investimentos ainda foram insuficientes para evitar as longas filas de caminhões ao longo da BR 277, que em 2004 ultrapassou os 120Km chegando ao município de Campo Largo. Críticos apontam esse ponto como fator importante e que tem levado ao redirecionamento de algumas cargas para o porto de São Francisco do Sul no estado de Santa Catarina.

4.1.2 Movimentação de Cargas

No período de jan-ago/04, a movimentação de cargas nos portos do Paraná, atingiu 26,3 milhões/ton, 6% a mais do que no mesmo período do ano passado. O portos de Paranaguá e Antonina prevêem fechar o ano com crescimento de até 15% na movimentação em relação ao ano passado. A projeção da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), é encerrar 2004 com volume entre 36 milhões e 38 milhões de toneladas. Entre os produtos mais movimentados de janeiro até a agosto, estão madeira (1,3 milhão de toneladas em 2004 e 988 mil/ton em 2003) congelados (335 mil/ton em 2004 e 331 mil/ton em 2003) e açúcar em sacas (234 mil/ton em 2004 e 95 mil/ton em 2003).

No segmento de granéis sólidos, os volumes estão ligeiramente superiores aos do ano passado, com crescimento de 17,4 milhões para 17,7 milhões. Paranaguá perdeu, por conta da proibição ao escoamento de soja transgênica e de uma greve de operadores no início desse ano, o posto de principal porto exportador do grão do país, posição hoje ocupada por Santos (SP). Essa situação foi compensada, em parte, pelos embarques de milho, que bateram recorde. De janeiro a agosto, passaram pelo porto 3 milhões das 4,1 milhões de toneladas do produto exportadas pelo Brasil no período.

4.1.3 Participação na Balança Comercial

Em 2002, a participação dos Portos de Paranaguá e Antonina, atingiu a marca de US\$ 4,76 bilhões de receita cambial na balança comercial brasileira, representando cerca de 9% do total exportado pelo Brasil no período.

4.1.4 Principais Investimentos Realizados 1995-2002

4.1.4.1 Terminal de Veículos e Containers – TEVECON

O Terminal de Containers de Paranaguá – TCP, começou a operar 1999 após arrendar área do Governo do Paraná para implantar e operar o terminal de containers e veículos. A Empresa investiu cerca de R\$ 128 milhões para melhorar a infra-estrutura do terminal. Atualmente a empresa oferece aos usuários do Porto, 300 mil metros de pátio pavimentado, 2 portainers e 12 caminhões para realizar a movimentação dos containers. Os investimentos também foram destinados para a construção e manutenção de toda a infra-estrutura como construção de portões de acesso com balanças, armazéns, reforma e manutenção do cais, entre outros.

4.1.4.2 Terminal Açucareiro

Em 1998, foi arrendada para a iniciativa privada uma área de 8.633 m² para construção, instalação e operação de terminal destinado à movimentação de açúcar a granel. A construção do terminal foi iniciada em dezembro de 2000, sendo realizados investimentos da ordem de 20 milhões de reais. O Terminal de Açúcar iniciou as operações em abril de 2002, sendo administrado pela empresa PASA - Paraná Operações Portuárias S.A, oferecendo os serviços de estocagem de carregamento, com capacidade estática de 54 mil toneladas.

4.1.4.3 Terminal de Fertilizantes – FOSPAR

Operado pela empresa Cargill desde 2001, o Terminal de Fertilizantes de Paranaguá - FOSPAR, movimentou em seu primeiro ano de atividades 2,14 milhões de toneladas e investiu cerca de R\$ 30 milhões com instalações e aquisição de equipamentos. O terminal opera numa área de 84mil m², com instalações e equipamentos específicos para a movimentação de fertilizantes.

4.1.4.4 Terminal Ponta do Félix em Antonina

Com capacidade de movimentação de até 280 mil toneladas/ano de produtos congelados, o Terminal Portuário da Ponta do Félix oferece instalações de padrão internacional e equipamentos de última geração para a movimentação de cargas frigorificadas. Segundo dados da Secretaria de Estado dos Transportes do Paraná, o Terminal Ponta do Félix localizado em Antonina, é o mais moderno e bem equipado do mundo no segmento de cargas frigorificadas.

4.1.4.5 Sinalização e Dragagem

Cerca de R\$ 50 milhões foram investidos pela APPA no período de 1995 á 2002 em serviços de sinalização, dragagem, manutenção e restabelecimento de calados do canal de acesso, bacia de evolução e berços de atracação.

5 A PARCERIA PÚBLICO PRIVADA (PPP)

Nos últimos anos tem se abordado mais intensamente as discussões relacionadas às chamadas PPP's. A infra-estrutura, principalmente a partir dos anos 90, foi prejudicada pela falta de investimentos governamentais. Os problemas estruturais no setor de transporte de cargas, tem se agravado com a necessidade do governo em gerar superávit primário, e conseqüentemente não priorizar investimentos necessários à ampliação ou até mesma a manutenção da infra-estrutura já existente. Originário na Inglaterra onde surgiu da necessidade de investimento em setores públicos que não tinham ativos, provocado pela política de privatização de Margareth Thatcher, as PPP's tem sido hoje no Brasil, tema de discussões, críticas e esperança de novos investimentos. De forma resumida, podemos dizer que o programa objetiva captar recursos privados, para investimentos em setores e serviços públicos essenciais, onde Governo devido sua política que prioriza a geração de superávit primário, é incapaz de investir sozinho. O Governo concede o direito ao setor privado de executar serviços e amortiza o investimento particular a longo prazo. Esta é uma forma do Brasil reformar, modernizar e abrir novas rodovias, ferrovias e portos, pois o investidor aplicará seus recursos e será amortizado a longo prazo, com recursos oriundos da própria obra e do poder público.

O programa de **Parcerias Público-Privadas (PPP)**, é a maior aposta do governo federal e do empresariado brasileiro para evitar que a infra-estrutura se torne um entrave ao crescimento sustentado do País. O estado das estradas, portos, ferrovias, e também de outros setores como energia elétrica e saneamento básico, dificilmente vai sustentar um aumento consistente do Produto Interno Bruto (PIB), acima de 4% ao ano por um período mais longo. O desafio é encontrar uma fórmula adequada para evitar tanto o déficit público quanto o déficit de infra-estrutura e conseguir realizar as grandes obras das quais o Brasil necessita para eliminar os estrangulamentos da economia nacional, sem obrigar o Estado a fazer investimentos com recursos que atualmente não possui. Mas o projeto de lei que institui a Parceria

Público-Privada (PPP), ainda está em aprovação no congresso nacional. Os investidores esperam um projeto que tenha leis claras e que garanta a segurança jurídica.

Contudo, o sucesso das Parceiras Público Privada, depende além regras claras e segurança jurídica, do atual cenário econômico do país e das perspectivas a médio e longo prazo. Se por um lado a estabilidade econômica que o Brasil alcançou na última década, contribui de forma favorável reduzindo incertezas dos empresários, por outro, a atual taxa básica de juros acima dos 16%/aa, tem efeito catastrófico e inviabiliza uma grande maioria dos projetos de investimentos, nos mais diversos setores e segmentos da economia.

6 PPP'S E O MARCO REGULATÓRIO

Com o surgimento e implementação dos projetos de infra-estrutura por meio de parcerias público-privadas – PPP, surge a necessidade de criar uma metodologia de contratação de serviços públicos, com regras claras e com um enfoque jurídico destinados à otimizar a participação do setor privado e a garantir os investimentos nos projetos. O ambiente regulatório é fundamental e desempenha um papel importante para o sucesso das parcerias.

O objetivo do Governo Federal, é que os projetos de Parcerias Público-Privadas sejam realizados nos diversos setores de infra-estrutura, tais como rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, transporte urbano, saneamento e tratamento de esgotos, geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, petróleo e gás, construção de prédios públicos, unidades prisionais, habitação, escolas, hospitais, centros de convenção etc. Dos principais projetos vislumbrados no plano plurianual de 2004 a 2007, o Ministério do Planejamento editou em dezembro de 2003 uma carteira de projetos passíveis de serem licitados sob o regime de PPP. São projetos federais de rodovias, ferrovias e portos, com porcentagens variadas de participação da iniciativa privada.

A importância de um ambiente regulatório estável é reconhecida pelo próprio governo federal, principalmente após as privatizações ocorridas na década de 90 no setor de transportes, sendo de fundamental importância para que se inicie um processo de retomada de novos investimentos privados nesse setor. É necessário definir o marco regulatório e reforçar o papel das agências reguladoras. Um projeto de lei que redefine a atuação e a concepção das agências reguladoras no Brasil está atualmente em trâmite no Congresso Nacional.

Um estudo recente do Banco Mundial, aponta alguns pontos fracos de grande importância na estrutura jurídica e regulatória referente à infra-estrutura. A interpretação de vários conceitos jurídicos importantes permanece ambígua, e isso resulta no prolongamento de negociações contratuais e um custo mais elevado das

transações. Os arranjos regulatórios não são transparentes e acabam revelando-se vulneráveis as interferências de caráter político, o que por sua vez, gera numerosas disputas e renegociações dos próprios contratos. Além disso, a solução e disputas restringem-se na grande maioria, a processos judiciais lentos, complicados e imprevisíveis (Políticas Públicas para a Infra-Estrutura, Banco Mundial, Texto para discussão, p.7).

Para o setor privado, estas dificuldades acarretam preocupações com respeito à estabilidade e à credibilidade dos regulamentos e dos contratos, levando a uma redução substancial do interesse do setor privado, e colocando em risco a viabilidade de vários projetos.

No setor de transportes de cargas, ainda existem outros pontos pendentes de definição. O marco regulatório ferroviário não foi concluído e questões como o direito de passe (tráfego mútuo), os contornos ferroviários e o custo da expansão da malha ferroviária emperram o setor. No setor rodoviário, as concessionárias têm enfrentado a queda de arrecadação nos pedágios, com o surgimento de rotas de fuga, e constantes brigas judiciais são travadas, em virtude dos questionamentos referentes aos índices de reajustes já previstos nos editais de concorrência e admitidos nos contratos de concessão. Como exemplo, podemos citar o caso recente do governo do Estado do Paraná, que ameaça caçar o direito de concessão das operadoras do anel de integração, caso as operadoras repassem para o pedágio na íntegra os reajustes previstos em contrato, entretanto na prática pouco se evoluiu as negociações. Esses problemas são agravados quando observa-se que as agências responsáveis pelo transporte terrestre e aquaviário nem sempre trabalham em sintonia, fomentando a discussão sobre a necessidade dessas agências serem reunidas em uma única agência reguladora.

Muito mais do que regular, é necessário criar condições competitivas para o setor de transporte. Dada falta de investimentos públicos nesse setor, a falta também de investimentos privados pode perpetuar uma estagnação do desenvolvimento dos serviços de infra-estrutura. A regulação deve permitir ao investidor uma

visão de longo prazo de seus investimentos e para que isso se realize se faz necessária forte atuação das agências reguladoras, da regulamentação do setor e da continuidade de políticas que buscam aprimorar o ambiente regulatório.

A lei de PPP, seja no âmbito federal, estadual ou municipal, não é por si só um marco regulatório. Seu objetivo principal é fomentar a utilização das parcerias e preencher certas lacunas existentes na legislação vigente, complementando as atuais regras aplicáveis aos procedimentos licitatórios e aos contratos administrativos. Sem o marco regulatório setorial definido, corre-se o risco do mercado não responder as expectativas de investimentos.

CONCLUSÃO

O setor de transportes de cargas vem enfrentando graves problemas estruturais, que vem comprometendo não apenas sua saúde financeira e sua eficiência operacional, mas também, e principalmente, o desenvolvimento econômico e social do país. A situação atual do setor no Brasil, já é considerada por especialistas como um “gargalo” para o escoamento da safra de grãos no país.

A década de 90 foi marcada por políticas de desestatização, onde nesta, a malha ferroviária, portos e importantes trechos de rodovias foram entregues a iniciativa privada, colocando de um lado os agentes governamentais como órgão regulador e de outros as concessionárias com o direito de administração e operação.

As Cargas transportadas por Modal Rodoviário, representam 60% do volume total de cargas transportada no Brasil, demonstrando uma alta dependência desde modal comparado com outros países com grande dimensão territorial, como é o caso dos Estados Unidos, China e Austrália. A maior dificuldade do setor é o baixo nível de investimentos do Governo Federal para a construção e manutenção das rodovias. Os trechos privatizados como no caso do anel de integração no Paraná, encontram-se em bom estado de conservação, entretanto, o valor elevado cobrado nos pedágios tem sido questionado pela sociedade.

O Setor Ferroviário passou por um processo de grande redução nos investimentos, nos anos que antecederam a privatização que se iniciou em 1996. Essa redução abrupta dos investimentos contribuiu para o sucateamento da malha que foi entregue para a iniciativa privada. Os primeiros anos pós privatização foram marcados por muitas dificuldades e poucos investimentos, entretanto nos últimos dois anos o cenário parece dar sinais positivos, com vários investimentos pelas operadoras, destinados a compra de ativos (Locomotivas e Vagões). No Paraná, o principal destaque do setor é a abertura de capital da ALL, concessionária da Malha Sul com sede em Curitiba, que lançou 30% de seu capital na Bolsa de valores, com o objetivo de captar recursos para aplicar em novos investimentos em locomotivas e vagões.

A participação do modal ferroviário nas exportações paranaense reduziu nos últimos 10 anos segundo a APPA, entretanto a ALL pretende aumentar o volume transportado para os portos de Paranaguá e Antonina, elevando a participação da Ferrovia no escoamento das exportações do Estado.

O Modal a Aquaviário é marcado pela sub-utilização do potencial existente na navegação de interior. Os investimentos em infra-estrutura básica pelo governo federal tem sido mínimo e tem travado avanços no setor. Já os estaleiros encontram-se em crise e sua revitalização depende de grandes investimentos e de encomenda de novos navios.

Finalmente é bastante nítida a necessidade de maiores investimentos nos setores de transporte de carga, para evitar um colapso que por sua vez venha prejudicar o crescimento econômico do país. Devido a dificuldade do Governo Federal em direcionar recursos para o setor, as Parcerias Publico Privadas (PPP), são vistas atualmente como uma grande oportunidade de levantar recursos que garantam minimamente aos investimentos básicos para o setor de Infra-estrutura. Entretanto, especialistas apontam a necessidade de regras claras, bem como um marco regulatório que de segurança aos investidores privados, e incentive uma visão de longo prazo. O Setor é intensivo em capital e a visão de recuperação rápida dos investimentos somada a elevada taxa de juros da economia brasileira, acaba sendo um obstáculo e inibe a iniciativa privada.

REFERÊNCIAS

AGENCIA DE DESENVOLVIMENTO TIETÊ PARANÁ. Disponível em:
<www.adtp.org.br>. Acesso em out. 2004.

AGENCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. Disponível em:
<www.antt.gov.br/concessao ferr/>. Acesso em 10 jul. 2004.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S/A – ALL. Disponível em: <www.all-logistica.com>. Acesso em 23 maio 2004 Disponível em:.

AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS – BNDES Novembro 2000
Site: BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em:
<www.bndes.gov.br>. Acesso em 14 de nov. 2003.

ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL – AEB. Disponível em:
< www.aeb.org.br/ > Acesso em 10 jul. 2004.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES. Disponível em:
<www.anpet.org.br/>. Acesso em 15 de nov. 2003.

BIELSCHOWSKI, RICARDO. **Investimentos e Reformas no Brasil – Indústria e Infra-estrutura nos anos 1990**. Brasília 2002. Cepal.

BONELLI, Cláudia Elena; IAZZETTA, Rodnei. **PPP e o marco regulatório das diversas atividades passíveis de implementação sob o regime de PPP**. Disponível em:
<<http://www.mundojuridico.adv.br>>. Acesso em 15 de set. 2004.

CASTRO, DEMIAN & CARNEIRO LEAO, IGOR ZANONI CONSTANT. **Infra-estrutura Econômica no Paraná – IPEA**, 1997.

GAZETA DO POVO-PR. **Empresários do Sul se unem, atrás de R\$ 6 bi para infraestrutura**. Publicado em 11 de julho de 2004.

GAZETA MERCANTIL. **A Virada do Setor Ferroviário**. Publicado em 20 de outubro de 2004.

GAZETA MERCANTIL. **Falta de investimento impede avanços**. Publicado em 31 de agosto de 2004.

GAZETA MERCANTIL. **Falta de Plano Logístico Afeta País**. Publicado em 04 de outubro de 2004.

GAZETA MERCANTIL. **Gargalos no transporte barram o crescimento**. Publicado em 18 de agosto de 2004.

GAZETA MERCANTIL. **Investimentos devem passar dos US\$ 2 bilhões previstos**. Publicado em 16 de junho de 2004.

GAZETA MERCANTIL. País gasta US\$ 6 bilhões por ano só com fretes. Publicado em 13 de julho de 2004.

GAZETA MERCANTIL. Portos do Paraná prevêem crescer 15%. Publicado em 23 de Setembro de 2004.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br/>. Acesso em 21 fev. 2004.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. Disponível em: <[www.pr.gov.br/ipardes/ Diagnóstico Social e Econômico](http://www.pr.gov.br/ipardes/Diagnostico_Social_e_Econômico)>. Acesso em 25 out. 2004.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: Disponível em: <www.transportes.gov.br/>. Acesso em 27 de out. 2003.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Brasil perde 6% da safra de grãos com transporte. Publicado em 01 de agosto de 2004.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Empresas Preparam-se para as PPP”S. Publicado em 21 de setembro de 2004.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Movimentação de Contêineres Sobe 38% em Paranaguá. Publicado em 16 de setembro de 2004.

PARANÁ – DIAGNOSTICO SOCIAL E ECONÔMICO. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES. Curitiba, 2003, p.83-84.

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A INFRA-ESTRUTURA. Texto para discussão, Banco Mundial 2002. Disponível em: <www.bancomundial.org.br/>. Acesso em 01 de out. 2004, Disponível em: www.worldbank.org. Acesso em 01 de out. 2004.

RELATORIO DE ATIVIDADES – 2002. Site: Secretaria de Transportes do Estado do Paraná Disponível em: <www.3.pr.gov.br/e-parana/setr/>. Acesso em 13 de ago. 2003.

VALOR ECONÔMICO. Ferrovias só chegam ao azul em 2005. Publicado em 15 de setembro de 2004.

VALOR ECONÔMICO. Portos receberão injeção de R\$ 220 milhões. Publicado em 23 de setembro de 2004.