



Infraestrutura de Transportes

Câmara de Comércio e Indústria Japonesa do Brasil

São Paulo – Março/2012



- **Apresentação**

A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal.
Atualmente

- A autarquia tem por objetivo implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais. Os recursos para a execução das obras são da União.

- **Articulação**

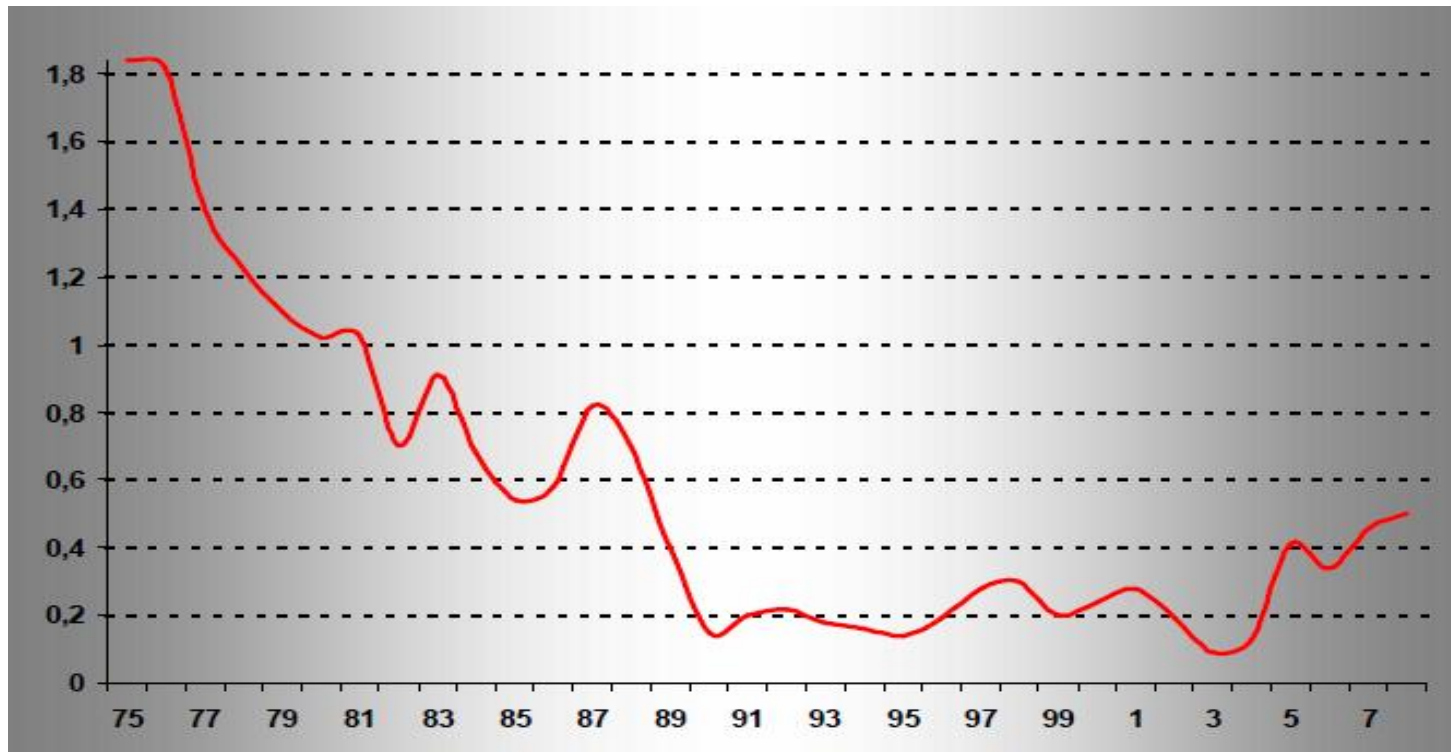
- A sede do DNIT é em Brasília, no Distrito Federal. Atualmente, possui 23 unidades administrativas regionais (Superintendências Regionais), 127 Unidades Locais, 08 Administrações Hidroviárias e 01 Instituto de Pesquisas Rodoviárias.



Pista Experimental - IPR

• Cenário

Durante anos, o Brasil manteve baixos níveis de investimentos em infraestrutura.



Investimentos em transportes x PIB (%)



Fila de caminhões para o Porto de Paranaguá.



Invasão de faixa de domínio ferroviária.

- **Ineficiências, custos adicionais e acidentes.**

Em rodovias:

- Níveis insuficientes de conservação e recuperação;
- Déficit de capacidade em regiões desenvolvidas;
- Cobertura insuficiente nas regiões em desenvolvimento.

Em ferrovias:

- Invasões de faixa de domínio;
- Quantidade excessiva de passagens de nível;
- Falta de contornos em áreas urbanas;
- Extensão e cobertura insuficiente da malha.

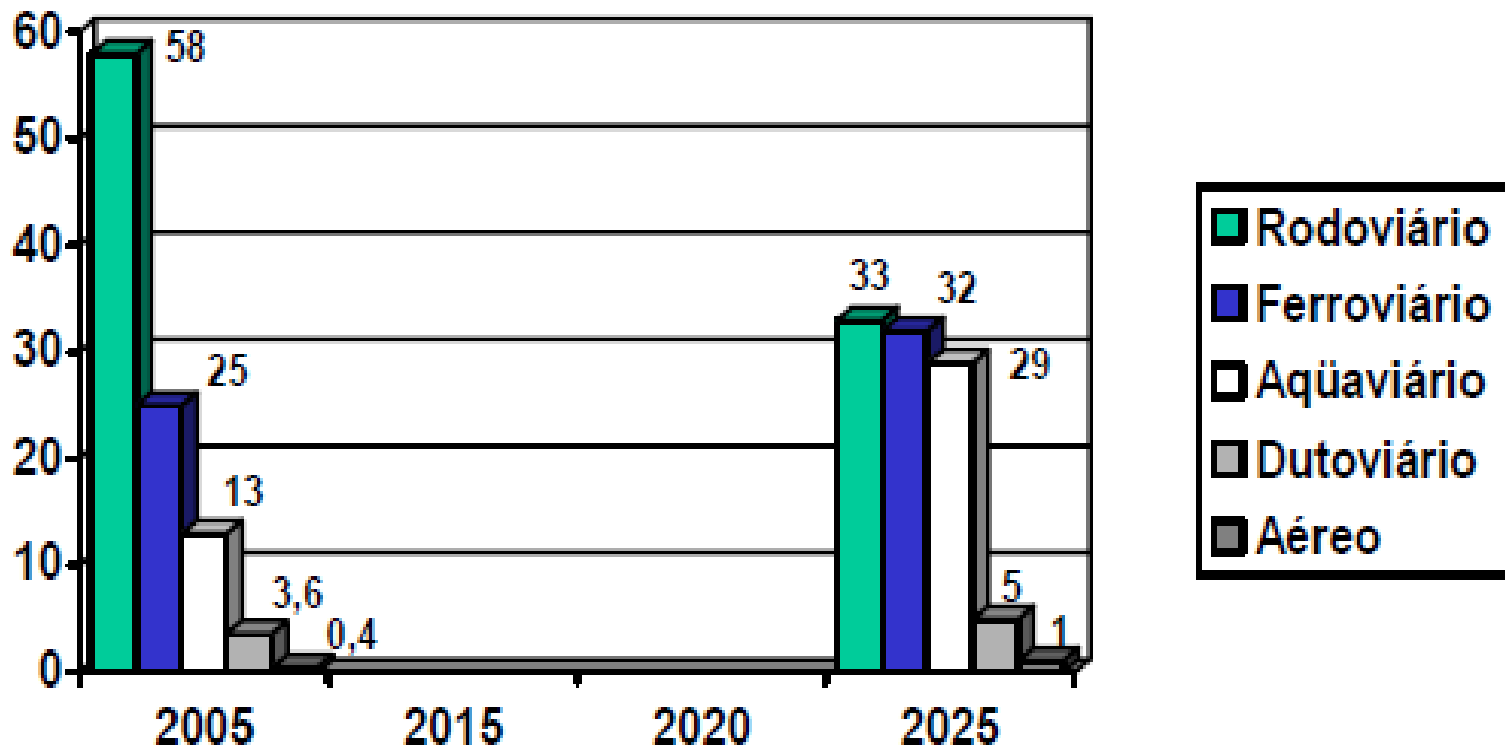
Em portos:

- Limitações ao acesso marítimo;
- Restrições ao acesso terrestre (rodoviário e ferroviário);
- Deficiências de retroárea e berços;
- Modelo gerencial da Administração Portuária exaurido.

Em hidrovias:

- Restrições de calado;
- Deficiências de sinalização e balizamento;
- Restrições a navegação pela inexistência de eclusas.

- Matriz de Transportes (desbalanceada).



- **Matriz de Transportes (Comparativo).**

PAÍSES	RODOVIA	FERROVIA	HIDROVIA
Rússia	8	81	11
Estados Unidos	32	43	25
Canadá	43	46	11
Austrália	53	43	4
Brasil	58	25	17
Áustria	49	45	6
México	55	11	34
Alemanha	72	15	14
França	81	17	2

• **Premissas de planejamento**

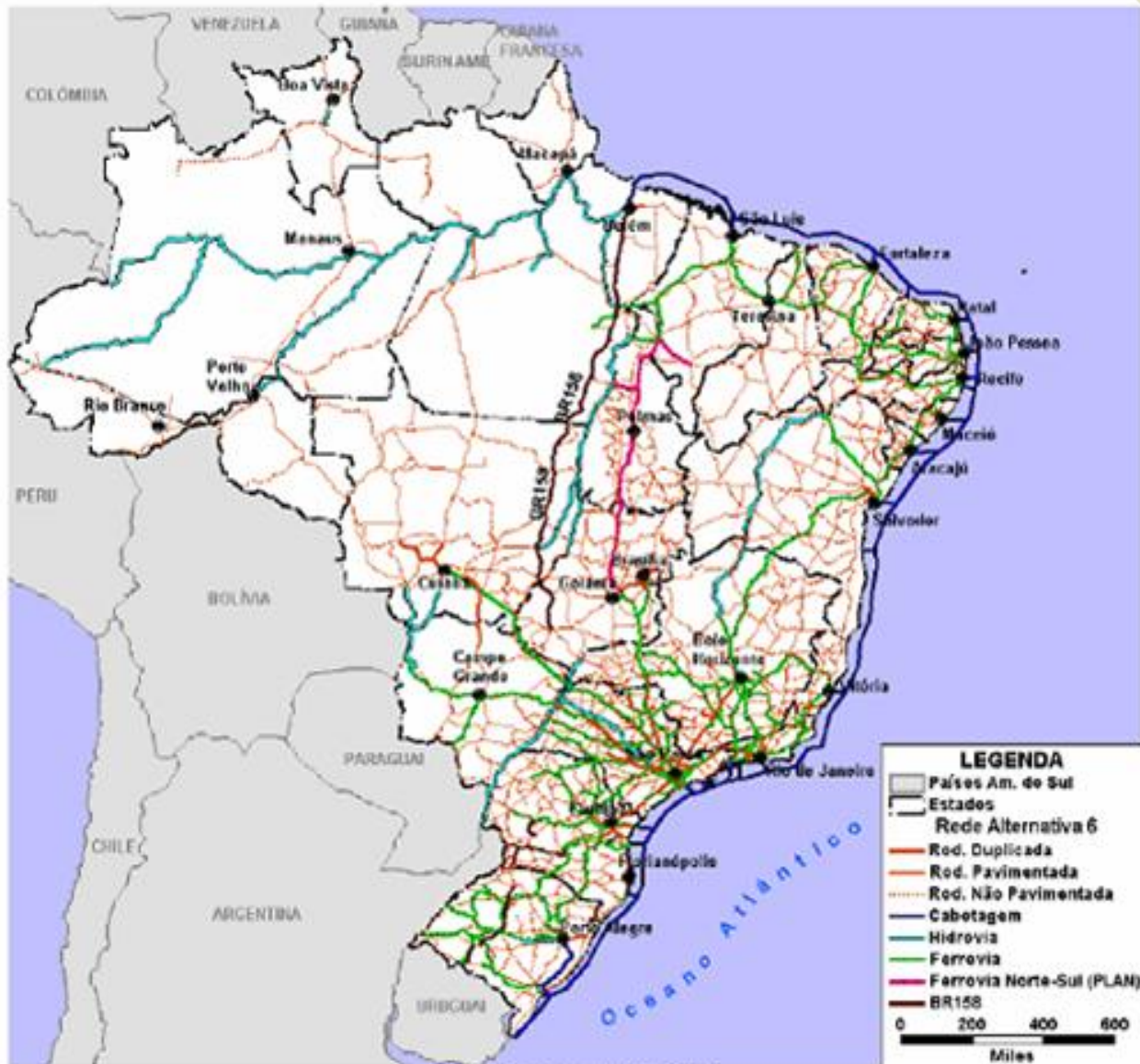
- Vinculação entre a infraestrutura e crescimento econômico;
- Prioridade: recuperação e preservação do patrimônio existente;
- Identificação de pontos de restrição e de estrangulamento;
- Identificação de necessidades de expansão da rede atual;
- Parceria privada, complementar a ação do Estado.

• REVERSÃO DO QUADRO

- Superar limites estruturais da infraestrutura de transportes;
- Ampliar a cobertura geográfica da infraestrutura de Transportes;
- Assegurar que a infraestrutura de transportes seja fator indutor e catalisador do desenvolvimento;
- Estruturar corredores para escoamento da produção;
- Estimular a maior participação dos modos hidroviário e ferroviário, com maior utilização da intermodalidade.

Rede de Modelagem de Transportes do PNLT

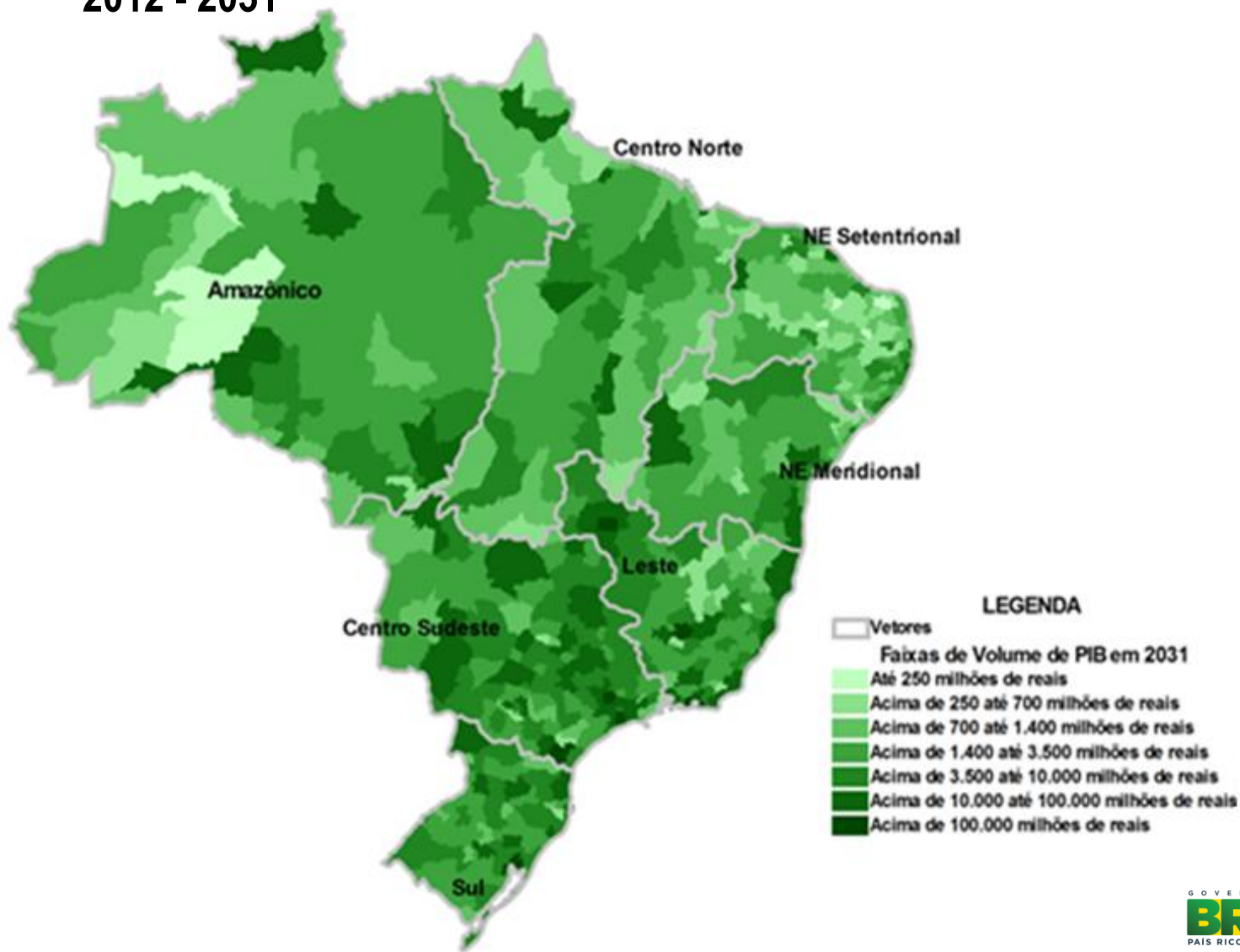
PNLT



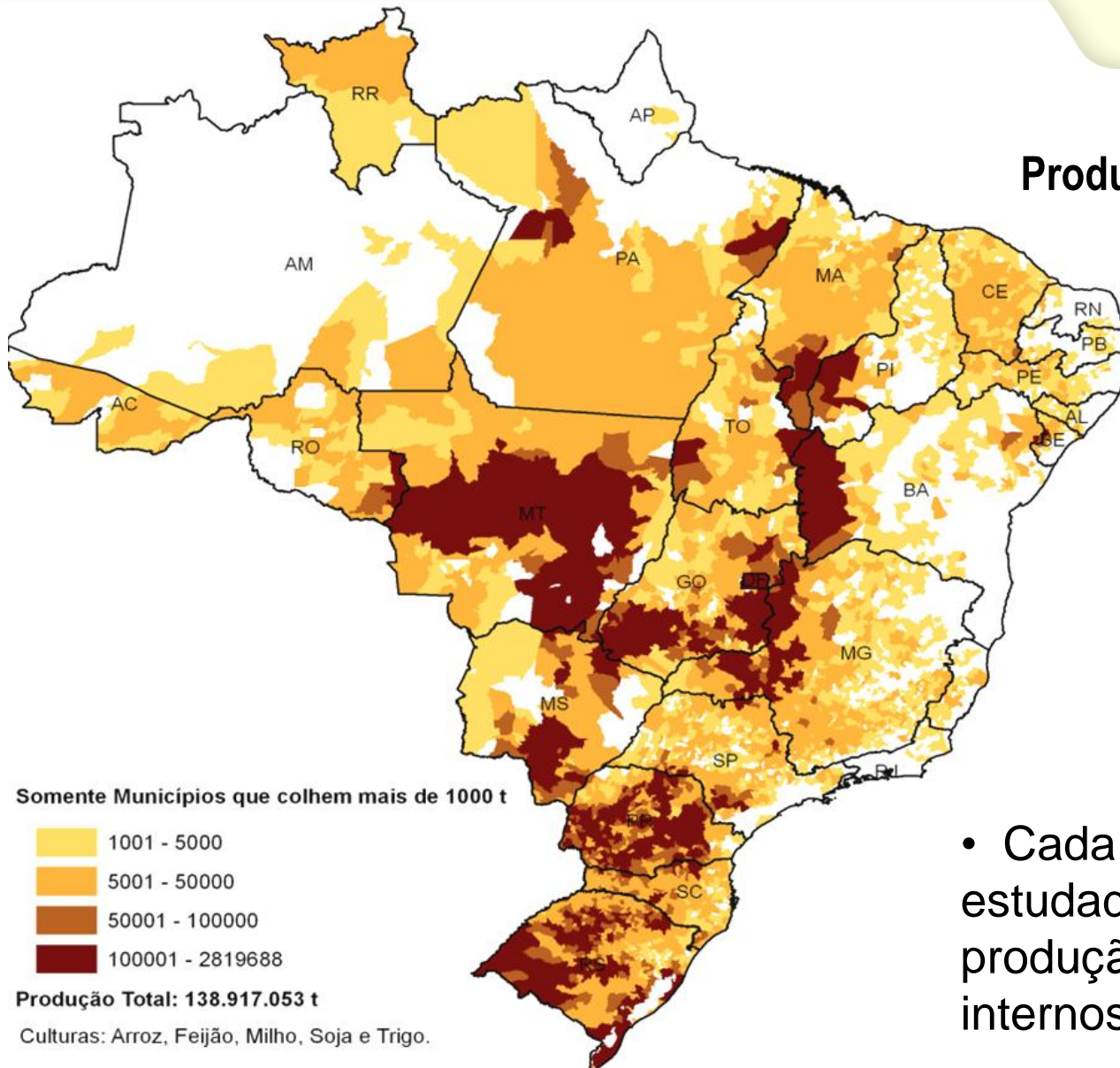
Fonte: Processamento PNLT

Evolução do PIB nos Vetores Logísticos 2012 - 2031

PIB - Projeção



Produção brasileira de grãos

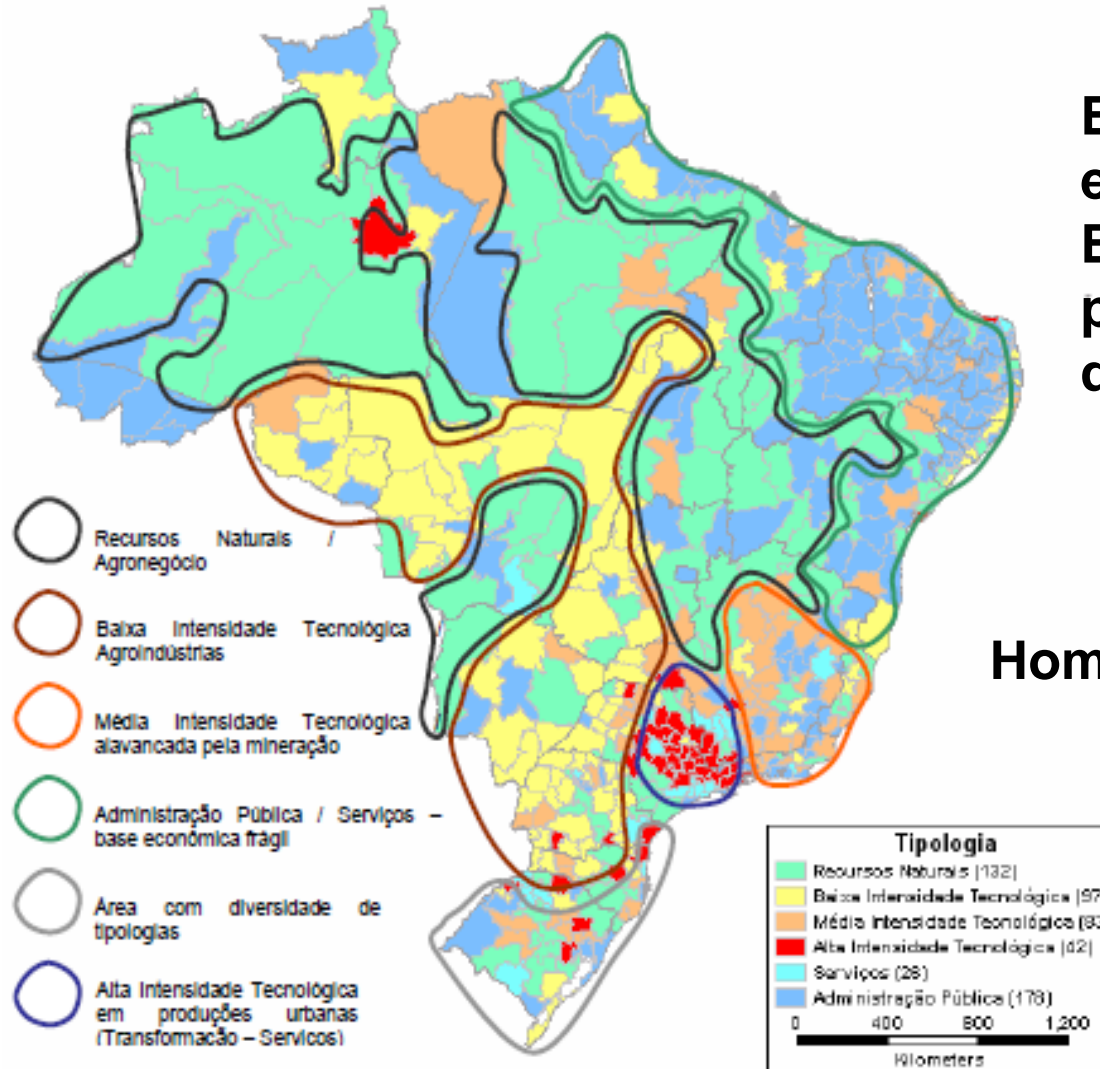


- Cada um dos produtos foi estudado em termos de produção, demanda e fluxos internos e de exportação.

Era preciso conhecer a estrutura e a diversidade da Economia brasileira para propor intervenções capazes de corrigir desigualdades.



**Homogeneidade Sócio-econômica
(Vetores Logísticos)**



• Vetores Logísticos

Espaços territoriais brasileiros onde ha uma dinâmica socioeconômica mais homogênea sob os pontos de vista de:

- ✓ Produções;
- ✓ deslocamentos preponderantes nos acessos a mercados e exportações;
- ✓ interesses comuns da sociedade;
- ✓ patamares de capacidades tecnológicas e gerenciais;
- ✓ problemas e restrições comuns, que podem convergir para a construção de um esforço conjunto de superação de entraves e desafios.

• Ideias-força

- ✓ Planejamento nacional, de caráter indicativo;
- ✓ Plano para o Estado brasileiro, não plano de um governo;
- ✓ Continuidade como processo de planejamento permanente, atrelado a uma visão de desenvolvimento econômico de médio e longo prazo, considerando o contexto global; não é um simples portfólio setorial de projetos;
- ✓ Orientado para a multimodalidade e racionalidade da matriz de transportes;

Metas do PNLT

Enquadrar e validar os projetos de transporte em vetores logísticos estruturantes do desenvolvimento social e econômico do País, considerando os seguintes objetivos:

- Aumento da eficiência produtiva em áreas consolidadas;
- Indução ao desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral;
- Redução de desigualdades regionais;
- Integração regional sul-americana.



- O PAC é um programa consistente de investimentos baseado no PNLT, no caso dos transportes) com vistas a superar os desafios na área de infraestrutura.

Vitória		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	120	251
Combustível	1	0,3
Gr. Agrícola	3	1
Carga Geral	23	37
Total	148	290

Itaquí		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	86	184
Combustível	1	8
Gr. Agrícola	3	3
Carga Geral	6	9
Total	95	203

Itaguaí		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	79	166
Combustível	0,1	-
Gr. Agrícola	0,1	0,2
Carga Geral	5	9
Total	84	175

Santos		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	-
Combustível	9	2
Gr. Agrícola	27	31
Carga Geral	64	111
Total	100	144

Açú		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	33
Combustível	-	0,01
Gr. Agrícola	-	5
Carga Geral	-	9
Total	-	46

Paranaguá		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	-
Combustível	3	2
Gr. Agrícola	10	12
Carga Geral	16	25
Total	29	39

Belém / Vila do Conde		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	-
Combustível	1	0,2
Gr. Agrícola	1	4
Carga Geral	6	11
Total	7	14

Suape / Recife		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	10
Combustível	1	2
Gr. Agrícola	4	9
Carga Geral	3	7
Total	8	28

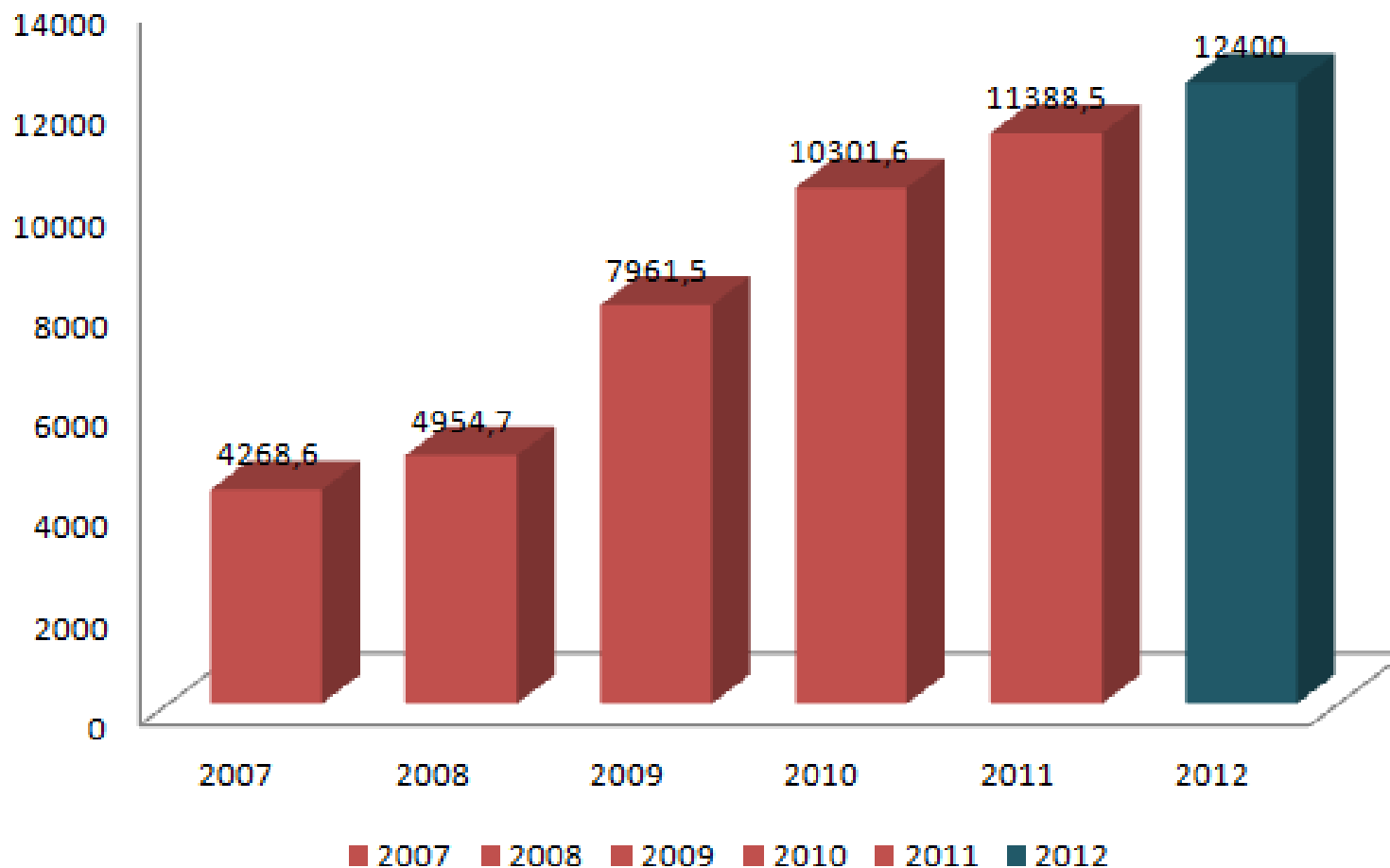
Rio Grande		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	-
Combustível	0,2	0,1
Gr. Agrícola	3	4
Carga Geral	11	22
Total	15	26

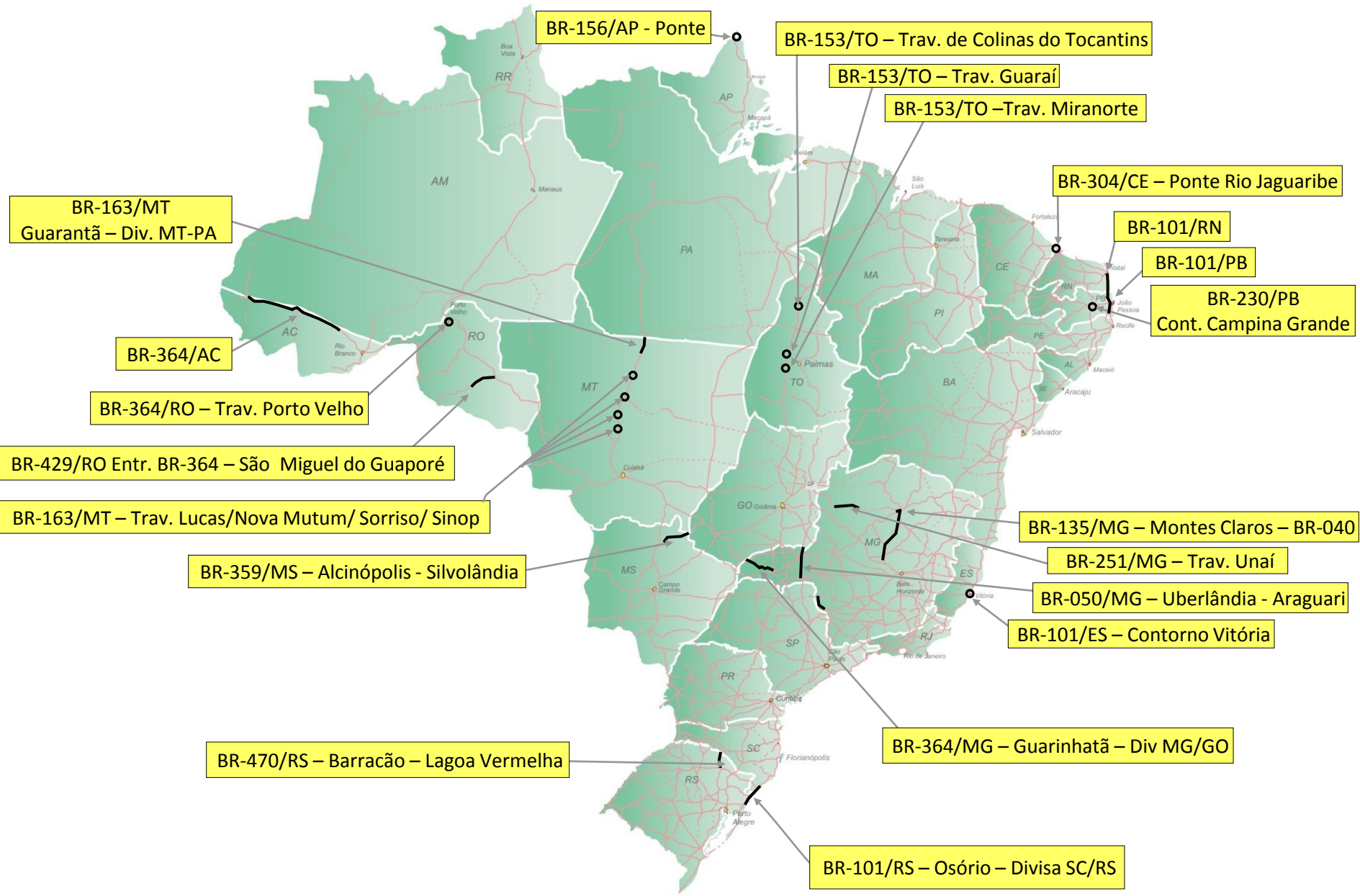
Santarém		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	-	-
Combustível	0,2	0,1
Gr. Agrícola	1	3
Carga Geral	5	13
Total	7	16

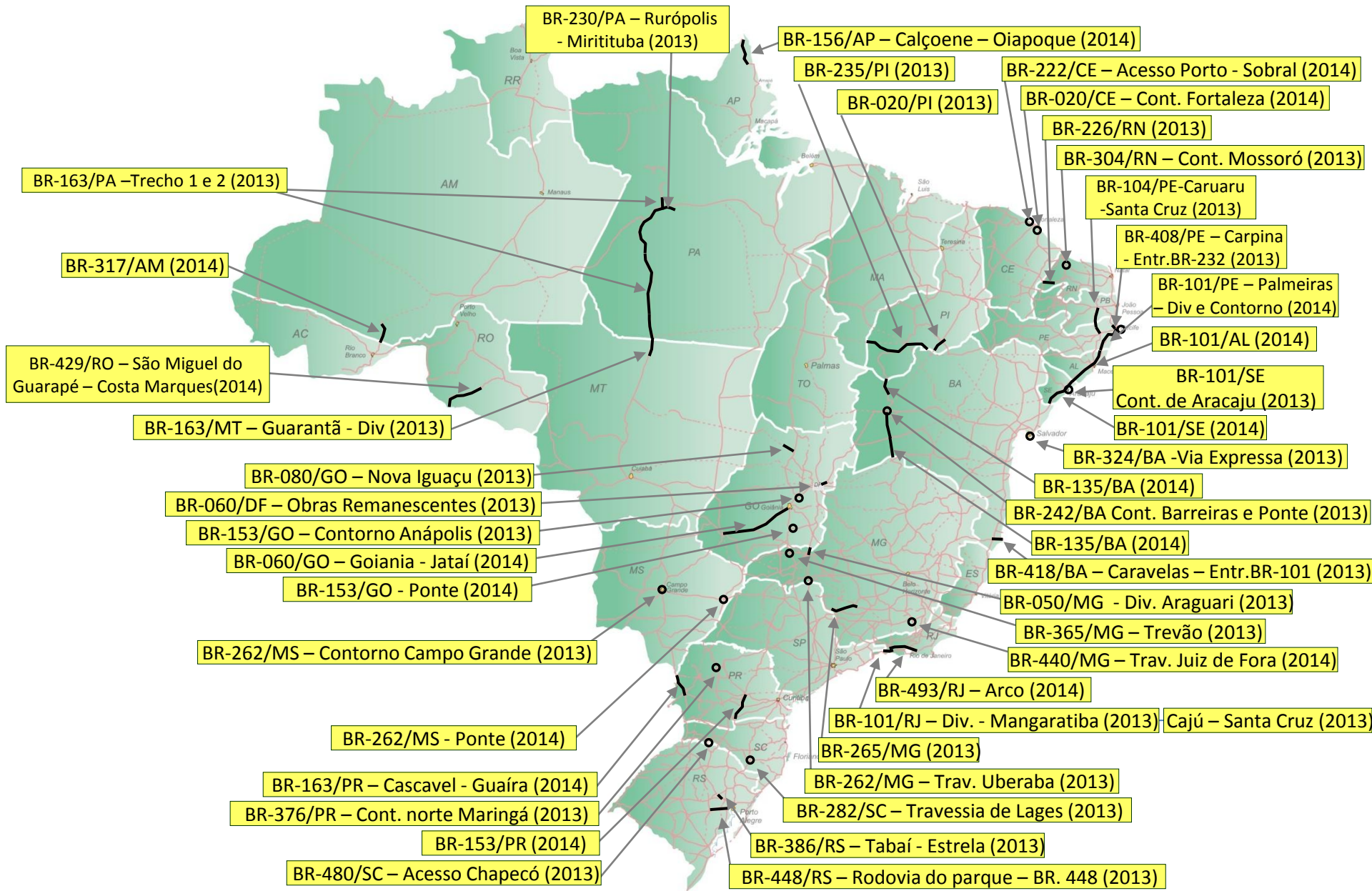
Outros		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	8	40
Combustível	5	11
Gr. Agrícola	6	10
Carga Geral	59	97
Total	78	157

Total		
Tipo de Carga	2011	2023
Minério	293	682
Combustível	22	25
Gr. Agrícola	58	81
Carga Geral	198	350
Total	571	1.138

Desempenho DNIT (R\$ milhões)



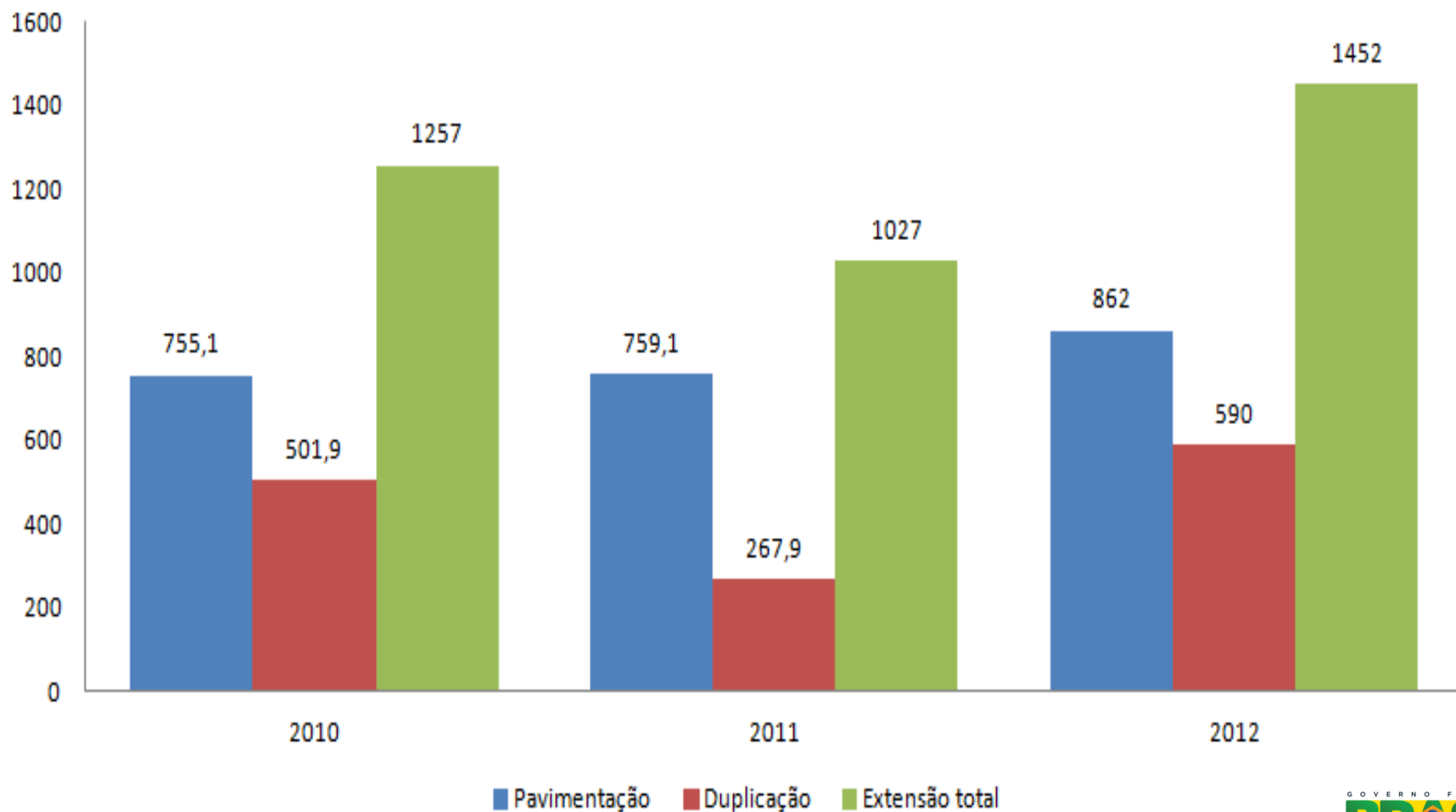




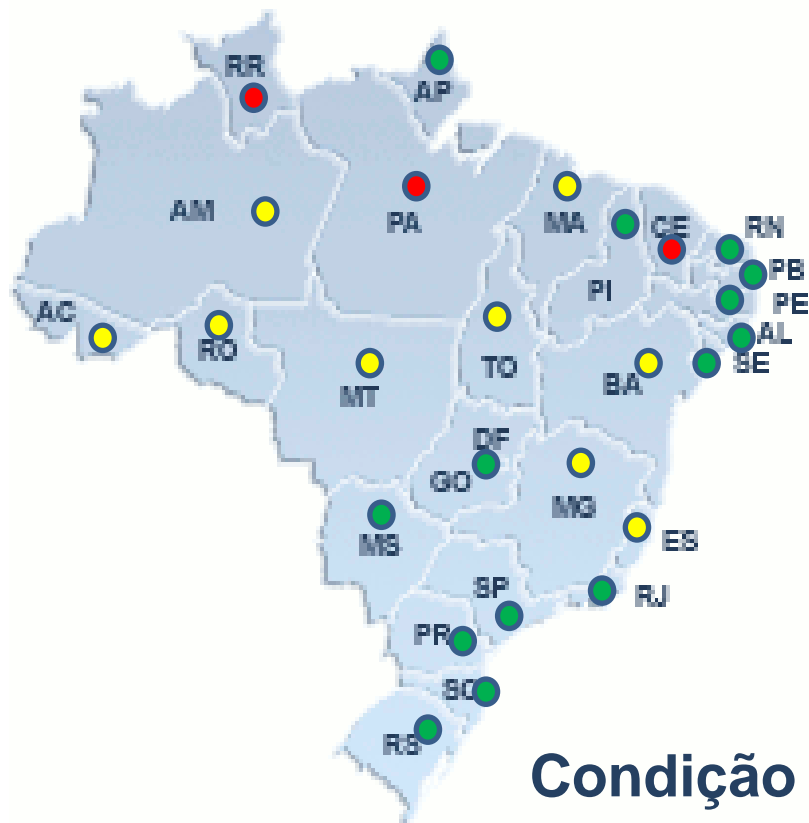
Pavimentação e Duplicação (por região)

Região	Intervenções em Km			Total de investimentos (R\$ milhões)
	Pavimentação	duplicação	Total de execução	
Norte	364,0	1,0	365,0	805,00
Nordeste	156,0	219,0	375,0	1.359,0
Centro-Oeste	128,0	203,0	331,0	1.010,0
Sudeste	127,0	65,0	192,0	1.141,0
Sul	87,0	102,0	189,0	1.348,0
Totais	862	590	1452	5.662,0

Pavimentação e Duplicação (evolução histórica - Km)



Manutenção (estado geral da malha)



2011

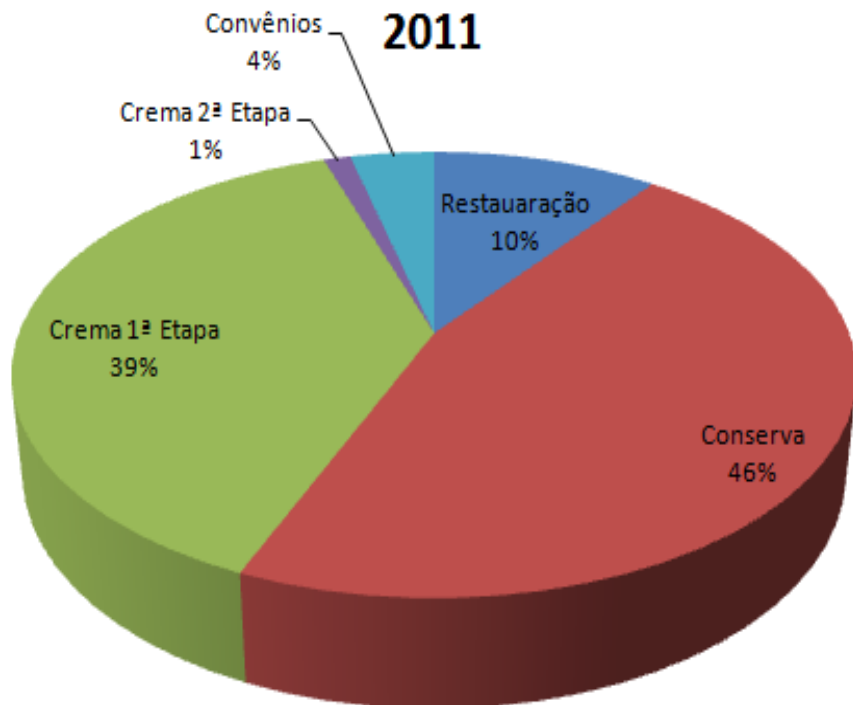
Condição do Pavimento

- Ótimo/Bom
- Regular
- Ruim/Péssimo



2012

Manutenção (Distribuição por espécies de contratos)

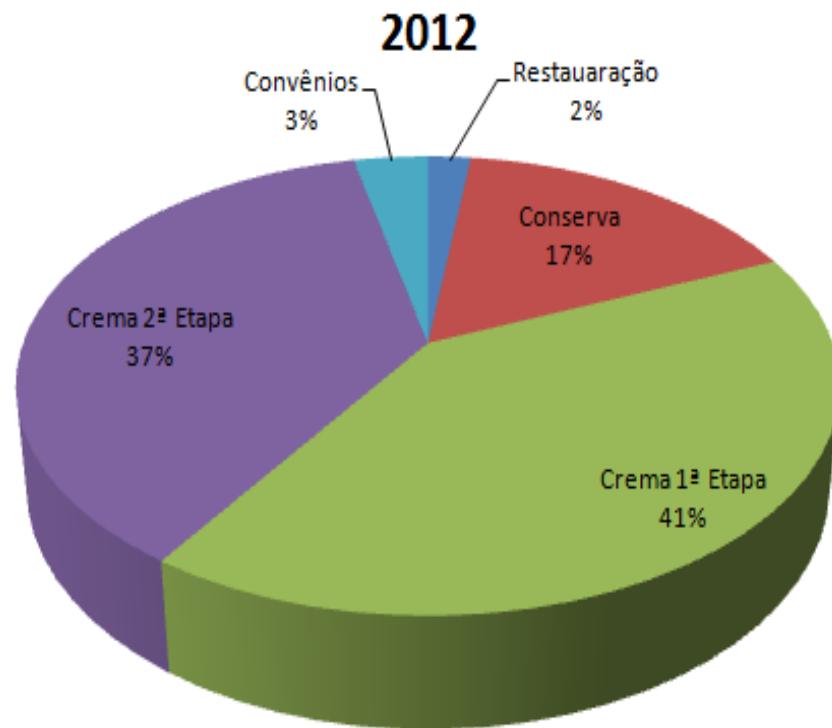


Índice de cobertura: 91%

Predominância de conserva: 46%

Crema 1ª Etapa: 39%

Crema 2ª Etapa: 1%



Índice de cobertura: 99%

Predominância de Crema 1ª Etapa: 41%

Crema 2ª Etapa: 37%

Conserva : 17%

Características dos contratos

	Crema 1ª etapa	Crema 2ª etapa
Tipo de intervenção	Funcional	Funcional e estrutural
Duração do contrato	2 anos	5 anos
Vida útil de projeto	2 anos	10 anos

Fragilidades - Riscos de performance

Dificuldades de responsabilização

- Vários atores envolvidos – desde a elaboração do projeto até a pesagem veicular.

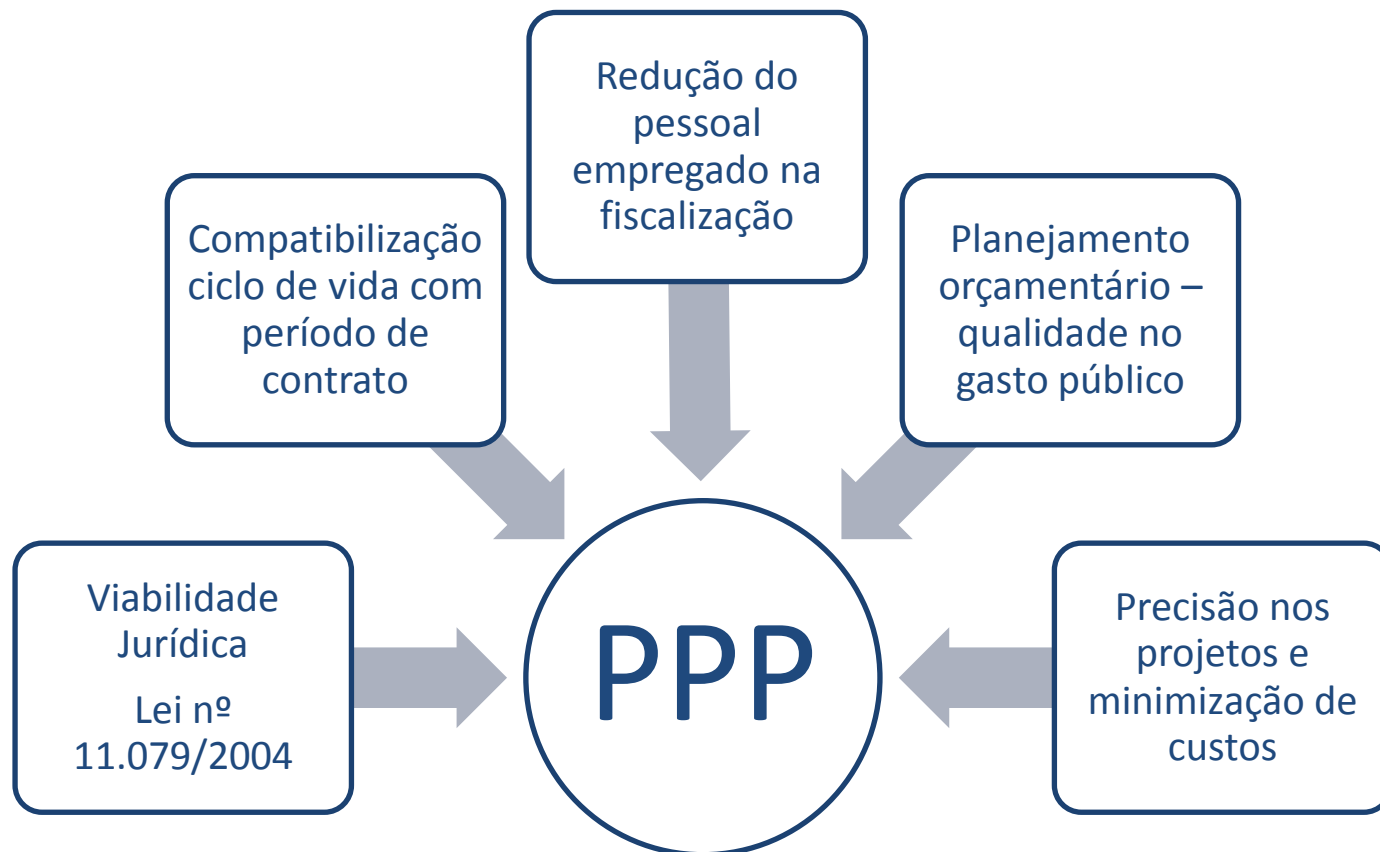
Deficiências na fiscalização

- Pulverização de pequenos serviços pagos por medição, ao longo de uma faixa extensa.

Inadequação dos projetos

- Deficiência dos levantamentos e escolha das alternativas e mutabilidade das condições.

ESTRATÉGIA EM ESTUDO: PPP – concessão administrativa



DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DNIT

Diretoria Executiva
(061) 3315-4113/4114
Tarcisio.freitas@dnit.gov.br