



BOLETIM DE LOGÍSTICA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL



EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

Histórica pavimentação da BR-163/MT/PA

A BR-163/PA foi planejada como um dos projetos do Plano de Integração Nacional e começou a ser aberta em 1970. Após cerca de 40 anos gerando inúmeros entraves para a logística de escoamento de cargas na região, com pontos intransitáveis que provocavam extensos engarrafamentos, apenas em fevereiro de 2020 a pavimentação asfáltica do trecho entre Sinop (MT) e Miritituba (PA) foi entregue (Figura 2).

Em virtude da relevância dessa rodovia, a pavimentação da BR-163/PA pode ser considerada como uma das principais entregas do Governo Federal. A obra foi realizada em parceria entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Exército Brasileiro que, juntos, concluíram a pavimentação dos 51 quilômetros da rodovia, interligando, definitivamente, os estados de Mato Grosso e Pará.

Benefícios trazidos com a conclusão da pavimentação da BR-163/PA para transportadores e produtores

maior segurança para os caminhoneiros que trafegam na rodovia;

aumento no número de viagens realizadas e consequente aumento do faturamento dos caminhoneiros;

redução do tempo de viagem para percorrer a rodovia;

maior eficiência no escoamento da safra de grãos que sai do centro do país com destino aos portos do Pará;

redução do custo de transporte e, conseqüentemente, do valor do frete;

impulsionamento da produção brasileira para exportação para outros países; e

geração de empregos e incrementos positivos para a economia da região.

Além da conclusão da pavimentação no trecho de 51 km da BR-163/PA, o Governo Federal também realizou serviços de manutenção nos demais 1.300 km da rodovia, entre Sinop (MT) e Santarém (PA), buscando assegurar boas condições de trafegabilidade. Foram concluídas, ainda, as duas últimas pontes de concreto que restavam ser finalizadas no percurso da rodovia.



PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Maior leilão rodoviário da história – Super Infra

Em 2021, o Governo Federal lançou o maior leilão rodoviário da história, que abrangeu a nova concessão da Rodovia Dutra (BR-116/SP/RJ), em conjunto com a rodovia Rio-Santos (BR-101/SP/RJ). A extensão dos dois trechos abrange 625,8 km de rodovias, onde foram estimados R\$ 14,8 bilhões em investimentos e R\$ 10,9 bilhões em serviços operacionais aos usuários ao longo do período da concessão.

Com os investimentos previstos no edital de concessão, estão previstas para os próximos 30 anos do novo contrato da nova concessão algumas melhorias para oferecer mais dinamismo ao tráfego, tais como: a construção de nova pista de subida, contando com viadutos e um túnel, para o trecho da Serra das Araras, 80,2 km de duplicação na BR-101, construção de faixas adicionais e vias marginais, 80 km de duplicação, além de túneis, dispositivos de passagem

em desnível, passarelas e passagens de fauna e a construção de centenas de estruturas operacionais de apoio ao motorista.

A Dutra agrega o maior volume de tráfego do país, com a passagem de 42 mil veículos por dia. A concessão anterior foi assinada em 1996 e prorrogada até fevereiro de 2022 em virtude da pandemia da COVID-19, que resultou no adiamento do novo leilão.

A disputa para nova concessão foi realizada por meio do modelo híbrido de concorrência, onde são definidos um valor máximo da tarifa e um teto de desconto. A CCR S.A. foi a vencedora do leilão, renovando a posse da concessão. A empresa ofereceu o desconto máximo na tarifa de pedágio, de 15,31%, e valor de outorga foi de R\$ 1,77 bilhão.

Além das melhorias em infraestrutura rodoviária, há a previsão da implantação de diversas inovações, tornando a rodovia Presidente Dutra a mais avançada em tecnologia no Brasil, recebendo novas ferramentas que incluem:



o sistema de cobrança por livre passagem “*free flow*” – dispensando a necessidade de praças de pedágio (modelo que ainda precisa ser regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran).



o desconto progressivo de tarifa, baseado na frequência de utilização da rodovia.



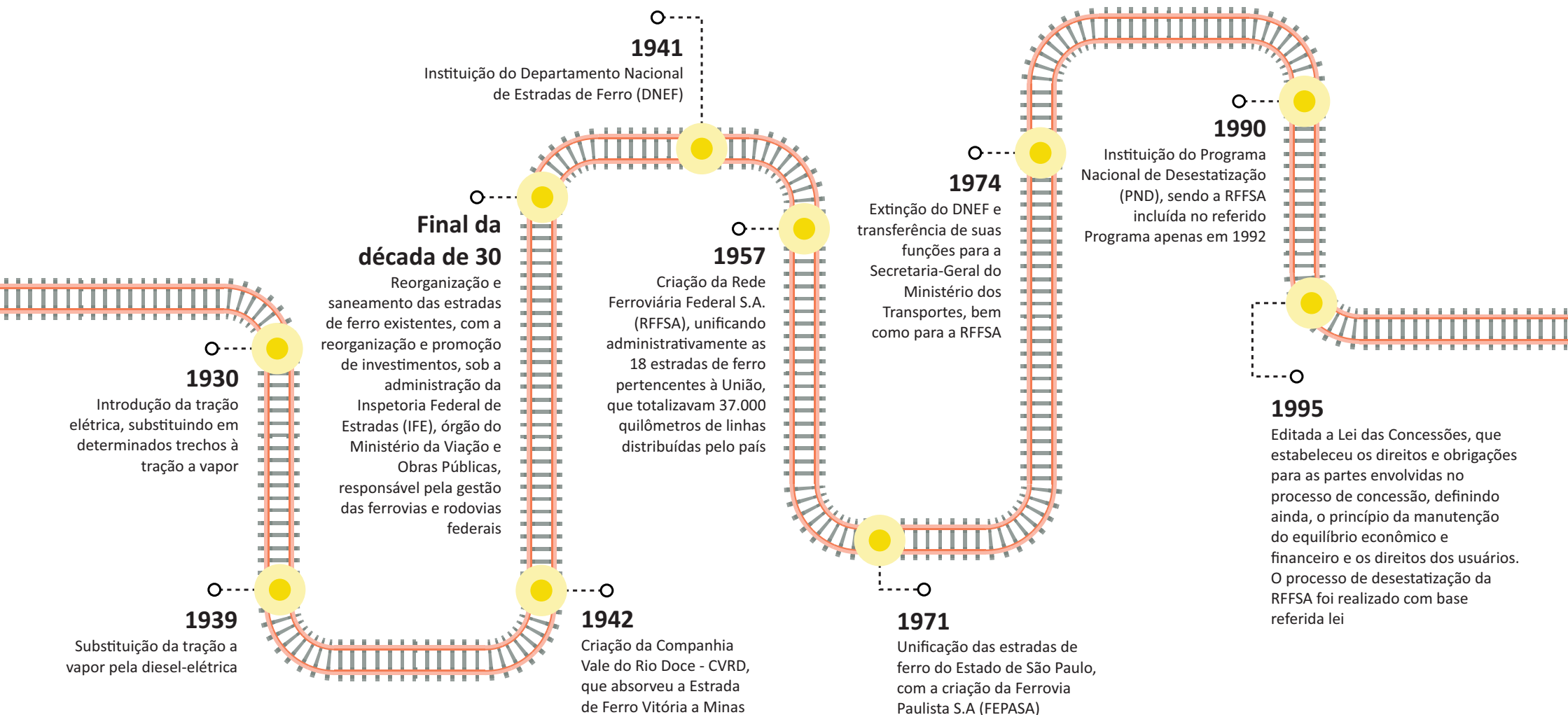
implantação de novas tecnologias de segurança viária para redução de acidentes, como o Internacional Road Assessment Programme (iRAP).

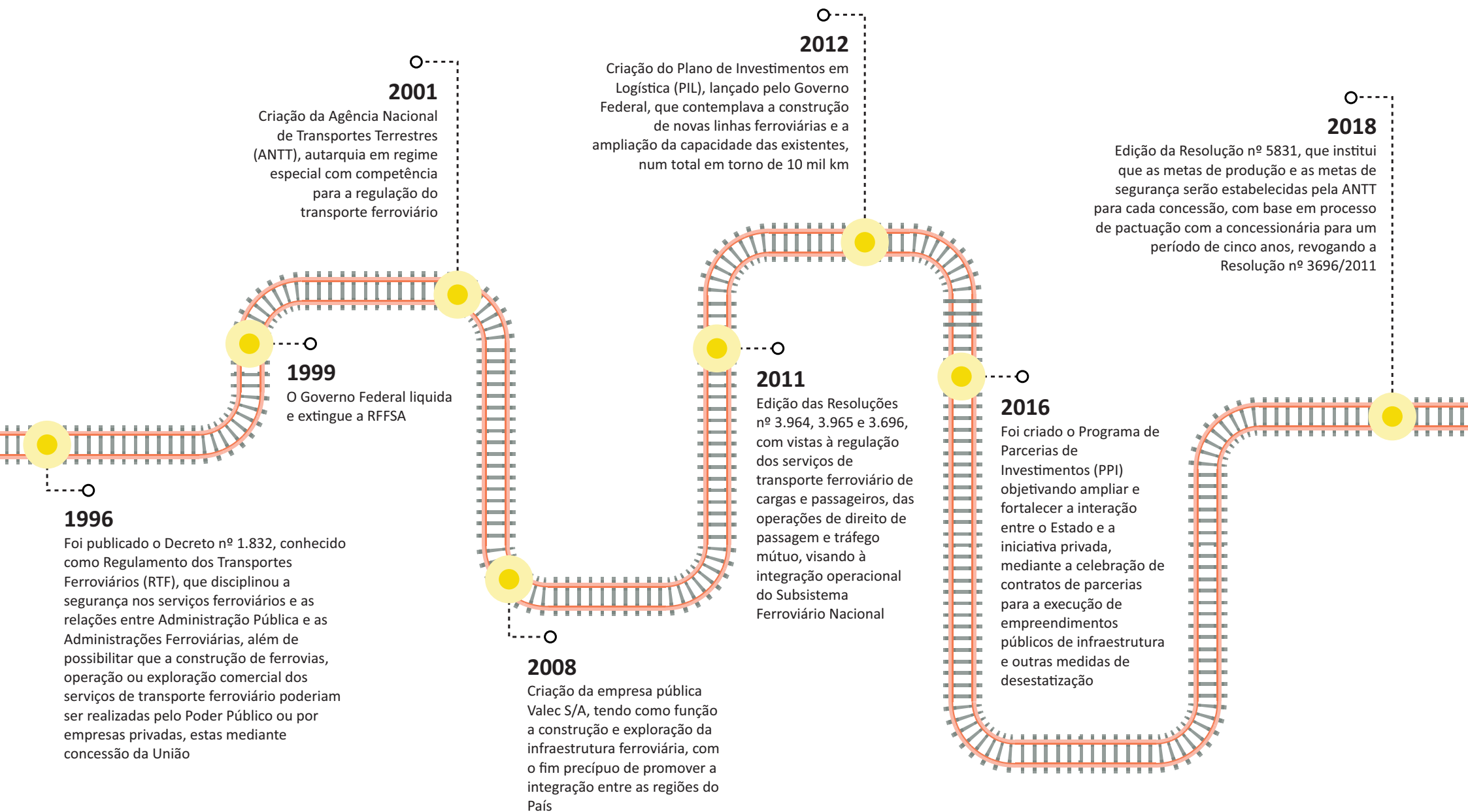


instalação de iluminação por LED, Wi-Fi e câmeras de monitoramento automáticas em toda a rodovia.

OS 100 ANOS DO SETOR FERROVIÁRIO

Além das melhorias em infraestrutura rodoviária, há a previsão da implantação de diversas inovações, tornando a rodovia Presidente Dutra a mais avançada em tecnologia no Brasil, recebendo novas ferramentas que incluem:





CONCESSÃO DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) possui aproximadamente de 1.527 km de extensão e atualmente está concedida à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. A ferrovia será a via de acesso entre o futuro porto de Ilhéus (BA) e Figueirópolis (TO), ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte Sul. O empreendimento é subdividido em três trechos (Figura 3):



FIOL 1 Ilhéus/BA – Caetité/BA: trecho concedido;

FIOL 2 Caetité/BA – Barreiras/BA: trecho em construção pela VALEC;

FIOL 3 Barreiras/BA – Figueirópolis: trecho greenfield.

A FIOIOL será uma importante rota para o escoamento do minério localizado no sul do Estado da Bahia (Caetité e Tanhaçu) e de grãos no oeste baiano. Segundo dados do projeto, o escoamento das cargas será realizado por meio dos terminais do Complexo Portuário Porto Sul, no município de Ilhéus (BA). Além do escoamento da produção de minério de ferro e granéis agrícolas, está previsto também o transporte de granéis líquidos e carga geral.

Com obras iniciadas em 2011, havia a previsão da conclusão do Trecho I da via para o ano de 2014. Contudo, houve atrasos que impossibilitaram a conclusão do trajeto levando o rompimento do contrato da Valec com o consórcio de construtoras que participavam da construção do Trecho I. Diante desse rompimento, o ritmo das obras ficou ainda mais lento e, em 2018, ainda faltava mais de 25% para a conclusão do trecho.

Em virtude desses atrasos recorrentes, ajustes foram necessários e, em 2021, o Trecho I da FIOIOL foi leiloado durante a Infra Week e arrematado por R\$ 32,7 milhões pela Bahia Mineração S/A (BAMIN). Espera-se que até 2025 o Trecho I da FIOIOL já esteja em operação, movimentando mais de 18 milhões de toneladas de carga, entre grãos e, principalmente, o minério de ferro produzido na região de Caetité. Na mesma projeção, a expectativa é que esses números dobrem até 2035, quando o carregamento deverá ser de mais de 50 milhões de toneladas por ano.

Cabe destacar que a Ferrovia Oeste-Leste no Trecho II segue com obras em andamento e o Trecho III está em fase de estudos e análises.

Com a implementação da FIOIOL, são inúmeros os benefícios trazidos para a região Nordeste por meio da conexão entre portos, ferrovias e diferentes regiões do país, incentivando a multimodalidade, otimizando recursos no transporte a longa distância, aprimorando o escoamento de cargas e aumentando ainda mais a competitividade e a exportação dos produtos nacionais.

INÍCIO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE (FICO)

A Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) abrange uma extensão de aproximadamente 1.600 km, interligando a Ferrovia Norte-Sul em Mara Rosa/GO até Vilhena/RO. O empreendimento está subdividido em três trechos (Figura 4):



- FICO 1** Mara Rosa/GO – Água Boa/MT
- FICO 2** Água Boa/MT – Lucas do Rio Verde/RO
- FICO 3** Lucas do Rio Verde/RO – Vilhena/RO

Fonte: Portal do PPI, Ministério da Economia (Brasil, 2022) e EPL.

A FICO possui como objetivo inicial oferecer mais uma alternativa econômica para o fluxo de carga de longa distância, tornando-se uma opção logística eficiente para o escoamento de grãos e minérios para os portos brasileiros, por meio da conexão com a Ferrovia Norte-Sul e a FIOLE e da malha rodoviária nacional.

A Lei nº 11.772/2008 outorgou à Valec a construção, uso e gozo da FICO. O EIA-RIMA e o Projeto Básico da extensão até Água Boa/MT foram contratados pela VALEC e finalizados em dezembro de 2010. O trecho conta também com a Licença Prévia nº 493/2014, cuja prorrogação já foi requerida ao IBAMA. Cabe destacar que a construção do trecho Mara Rosa/GO a Água Boa/MT, iniciado em setembro de 2021, foi viabilizada como contrapartida pela prorrogação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, nos termos da Lei nº 13.448 de 2017. A adoção desse modelo cruzado foi determinante para a viabilização do empreendimento, onde a mineradora VALE vai desembolsar integralmente os recursos para construir a nova ferrovia em troca da renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas, operada pela empresa.

A FICO trará inúmeros benefícios para o agronegócio do Centro-Oeste, que praticamente não conta com transporte ferroviário na logística de escoamento da produção. O MInfra está analisando cenários de concessão da FICO I e II junto com a FIOLE II e III.

O NOVO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

Apresentado em 2018, o projeto de lei que originou o Novo Marco Legal das Ferrovias tramitava morosamente no Congresso Nacional e sob a pressão dos interessados até que, em 2021, o Governo Federal editou a Medida Provisória nº 1.065/21. A referida MP instituiu o Programa de Autorizações Ferroviárias, que impulsionou dezenas de protocolos de diversos pedidos de autorização para construção de ferrovias em regime de direito privado, com fundamento na MP nº 1.065/21.

Diante do significativo interesse do mercado e das perspectivas de novos investimentos privados para alavancar a infraestrutura brasileira, em dezembro de 2021 foi sancionada a Lei nº 14.273. Conhecida como o Novo Marco Legal das Ferrovias, a referida Lei dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, as operações urbanísticas a elas associadas e dá outras providências.

O Novo Marco Legal das Ferrovias trouxe diversas inovações, entre as quais é possível destacar:



Regime de autorização

A consolidação da base legal das autorizações ferroviárias, que agora possibilitam a outorga de direito privado para exploração de infraestruturas e serviços de transporte ferroviário de trechos não implantados, ociosos ou em processo de devolução ou desativação. As empresas privadas poderão propor projetos à ANTT de maneira menos burocrática. Anteriormente, as estruturas eram repassadas à exploração privada mediante prévia licitação para atuar como concessionários de serviços.

Previsão de uma entidade autorreguladora

Possibilita aos autorizatários associarem-se para constituir uma entidade com esse fim, para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional. Essa entidade também estabelecerá padrões técnico-operacionais sem ingerência do Estado, limitando-se este a regular questões de segurança e situações pontuais.

Prestação do serviço de transporte sem a exploração da infraestrutura

Abre a possibilidade da realização do serviço de transporte sem a exploração da infraestrutura, por meio de simples inscrição em registro do regulador ferroviário.



Previsão do Usuário Investidor e do Investidor Associado

O Usuário Investidor pode investir nas operações ferroviárias visando o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada. O Investidor Associado, por sua vez, pode investir nas operadoras ferroviárias para construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes, com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia.



Desativações e Devoluções de Ramais a Pedido

Possibilidade de requerer a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448/17, podendo ser repassados a terceiros interessados em obter autorização para exploração do serviço.

A nova legislação apresenta-se como um facilitador para os investimentos privados na construção de ferrovias, no aproveitamento dos trechos ociosos e na prestação do serviço ferroviário, por meio da desburocratização do setor. Além disso, são esperados novos operadores para logística ferroviária. A superação das barreiras de entrada que dificultam a maior competitividade no setor deve ser uma constante.

Em maio de 2022, já havia 78 requerimentos de autorizações ferroviárias para construção e operação de ferrovias pelo regime de autorização, com extensão de 20 mil km e investimentos que ultrapassam R\$ 236 bilhões.

Desses 78 requerimentos, 27 contratos já foram assinados, agregando cerca de 10 mil km de novos trilhos à malha ferroviária do país, especialmente às redes férreas dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Maranhão, Bahia, Pernambuco, Piauí, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, além do Distrito Federal. A projeção de investimentos nos trechos autorizados é de R\$ 133,24 bilhões.

PROGRAMA DE CONCESSÃO AEROPORTUÁRIAS

O primeiro leilão aeroportuário, que funcionou como piloto para as demais concessões, foi do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, arrematado por R\$ 170 milhões. Onze anos depois da primeira concessão já foram concedidos 44 infraestruturas aeroportuárias, distribuídas em 6 grandes rodadas (Tabela 1).

Tabela 1: Rodadas concluídas do programa de concessões aeroportuárias

Rodada	Ano	Aeroporto
1ª	2011	São Gonçalo do Amarante/RN
2ª	2012	Guarulhos/SP; Viracopos/SP; e Brasília/DF
3ª	2013	Galeão/RJ; e Confins/MG
4ª	2017	Porto Alegre/RS; Salvador/BA; Fortaleza/CE; e Florianópolis/SC
5ª	2019	NORDESTE: Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/P, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE CENTRO-OESTE: Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, todos em MT SUDESTE: Vitória/ES e Macaé/RJ
6ª	2021	SUL: Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Navegantes/SC, Londrina/PR, Joinville/SC, Bacacheri/PR, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS CENTRAL: Goiânia/GO, São Luís/MA, Teresina/PI, Palmas/TO, Petrolina/PE e Imperatriz/MA NORTE: Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR

Fonte: Elaborado com base nos contratos de concessão dos aeroportos concedidos desde 2011, geridos e fiscalizados pela ANAC.

Para o ano de 2022 estão previstas a 7ª rodada de concessões aeroportuárias e a relicitação dos aeroportos de Viracopos (SP) e São Gonçalo do Amarante (RN). A 7ª rodada agrupa 15 aeroportos, incluindo o aeroporto de Congonhas (SP) e está dividida em três blocos, passíveis de ser arrematado por um mesmo proponente.

O balanço positivo das concessões aeroportuárias é inegável, resultando no crescimento do número de passageiros movimentados, na melhoria do nível de serviço dos aeroportos e desafiando a demanda reprimida nas regiões dos aeroportos.

Além disso é importante destacar o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, com contínuas mudanças nos modelos de concessão e incentivos concedidos, incorporando os aprendizados adquiridos nas experiências anteriores, considerando as peculiaridades existentes entre os aeroportos concedidos e as regiões onde estão inseridos (Tabela 2).

Tabela 2: Aprimoramento nos procedimentos licitatórios das concessões aeroportuárias

	Rodadas					
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
Participação da Infraero (%)	0%	49%		0%	0%	0%
Outorga	Outorga - fixa anual	Outorga fixa anual Outorga variável		Outorga fixa (25% + ágio adiantado; carência; ramp up) Outorga variável	Outorga fixa (100% adiantada) Outorga variável (carência e ramp up)	
Gatilhos de capital expenditure (Capex)	Com gatilho	Grandes investimentos sem gatilho		Com gatilho		
Capital mínimo	5% a 10% do Capex dos primeiros cinco anos			25% da outorga fixa + ágio		
Perfil vencedor	Predomínio de construtoras nacionais			Predomínio de operadoras estrangeiras		

AEROPORTOS

Diante da recessão econômica, entre 2015 e 2016, e a redução da demanda de passageiros foi instalado um cenário de incertezas. Em 2017, ocorreu a quarta rodada e os lances mínimos foram ajustados para 25% da outorga da concessão, a ser paga na assinatura do contrato, juntamente com o ágio.

A partir da quarta rodada foi retirada a participação de 49% da Infraero, que ocorreu na 2ª e 3ª rodada. Também houve a saída de consórcios que reuniam grandes empreiteiras e a chegada de administradoras aeroportuárias com atuação internacional.

Em 2019, o MInfra trouxe uma inovação para o programa de concessões, que consistia na formação de blocos que agrupavam ao mesmo tempo aeroportos de grande interesse, localizados em capitais e terminais menores. Com essa mudança, o participante interessado em arrematar uma infraestrutura aeroportuária estratégica, também seria responsável pela infraestrutura de menor demanda.

Conforme definido pela Lei nº 13.097/15 os aeroportos regionais são infraestruturas de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a 600 mil passageiros. Para a região da Amazônia Legal esse limite foi ampliado para 800 mil passageiros por ano.

Os aeroportos regionais são essenciais para conectar todas as regiões do Brasil, levando desenvolvimento e serviços a regiões distantes dos grandes centros urbanos. Entretanto, essas instalações aeroportuárias ficam obsoletas em decorrência da infraestrutura deficitária e a ausência de operadores qualificados para a operação desses ativos.

Na 5ª rodada passou-se a adotar as seguintes mudanças: o modelo VPL (Valor Presente Líquido) para lances mínimos, carência de cinco anos para o pagamento da outorga variável e a implantação do investimento com gatilho de demanda.

Verifica-se uma franca evolução do modelo de concessão entre as rodadas de concessões que ocorreram ao longo dos últimos 11 anos, onde há uma maior preocupação em reduzir os riscos e as fragilidades regulatórias, tornando os empreendimentos mais atrativos à investidores e financiadores.

PROGRAMA DE CONCESSÃO AEROPORTUÁRIAS

O Programa Voo Simples, lançado em outubro de 2020, tem o objetivo de modernizar e desburocratizar o setor da aviação civil brasileiro. Trata-se de iniciativas estruturantes para o setor, simplificando procedimentos, convergentes as regras internacionais, aumentando a eficiência na prestação de serviços e fomentando o desenvolvimento do mercado.

O propósito é promover um ambiente regulatório eficiente, nos aspectos que demandam modernização, simplificação e desburocratização a fim de tornar a aviação brasileira cada vez mais dinâmica e competitiva.

As iniciativas propostas visam proporcionar maior eficiência ao setor por meio da incorporação de novas tecnologias, transformação digital, liberdade para a inovação e criação de modelos de negócios no modal aéreo. A simplificação do processo de cadastro de aeródromos é uma das ações que propiciam ainda mais conectividade para o transporte aéreo, aumentando a oferta de mobilidade nas áreas menos atendidas.

Outro destaque é a simplificação dos processos para fabricação, importação ou registro de aeronaves. Atualmente o processo demanda muitas fases, podendo levar meses para se importar e registrar um avião no país. Com essa simplificação, as empresas de pequeno porte que atendem localidade remotas terão mais agilidade na prestação do serviço.

Em abril de 2022, já constavam no programa 69 ações da ANAC em parceria com o Governo Federal. Essas ações deverão revistas a cada dois anos e novas iniciativas ainda podem ser adicionadas, possibilitando que o programa se mantenha dinâmico e relevante.



BR DO MAR - PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM

Entre as possíveis alternativas para o escoamento de cargas no país, o transporte aquaviário apresenta-se como uma alternativa mais eficiente e de menor custo que os demais modos, uma vez que a via marítima não necessita de investimentos públicos para sua viabilização, reduz a circulação de veículos pesados nas rodovias e consequentemente a ocorrência de acidentes, possui maior capacidade de transporte

Estima-se que aproximadamente 82,25% da produção interna brasileira é consumida pelo mercado doméstico, entretanto, em 2021, apenas 23,8% das movimentações brasileiras foram realizadas por meio da navegação de cabotagem, reforçando o potencial de expansão desse modo de transporte.

Destaca-se a vasta extensão da costa marítima brasileira, com aproximadamente 7.400 km, contudo, são inúmeros os entraves que interferem no aproveitamento de todo o potencial transporte de cargas via cabotagem, tais como: tarifas altas no setor para carregar, descarregar e armazenar mercadorias; burocracia nos portos; além de alta carga tributária, somada à baixa infraestrutura portuária e um número limitado de embarcações.

Estimativas da EPL apontam que atualmente a cabotagem custa em média 60% menos que o modo rodoviário e 40% menos que o ferroviário. Entretanto, esse modo é responsável por apenas 11% da matriz logística brasileira, sendo considerada uma alternativa extremamente promissora para os próximos anos.

É sabido que, quando equiparado a outros modos de transporte, a navegação de cabotagem apresenta significativas vantagens, que vão desde a grande capacidade de transporte, o menor custo por tonelada por quilômetro, entre outros.



Para transportar a mesma quantidade de contêineres na rota Suape – Santos (777,3 mil toneladas), conforme simulação, realizada por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), o custo médio para o transporte de

carga via cabotagem é cerca de cinco vezes menor que o custo do transporte rodoviário, a depender da distância.

CAPACIDADE DE CARGA

Transporte via cabotagem x Transporte rodoviário

ROTA SUAPE - SANTOS: 777,3 mil toneladas

Transporte via cabotagem



13 navios Panamax
60.000 toneladas (cada)

Custo médio para o transporte

R\$ 88.753.255,80

Transporte rodoviário



20.456 Caminhões Bitrem
38 toneladas (cada)

Custo médio para o transporte

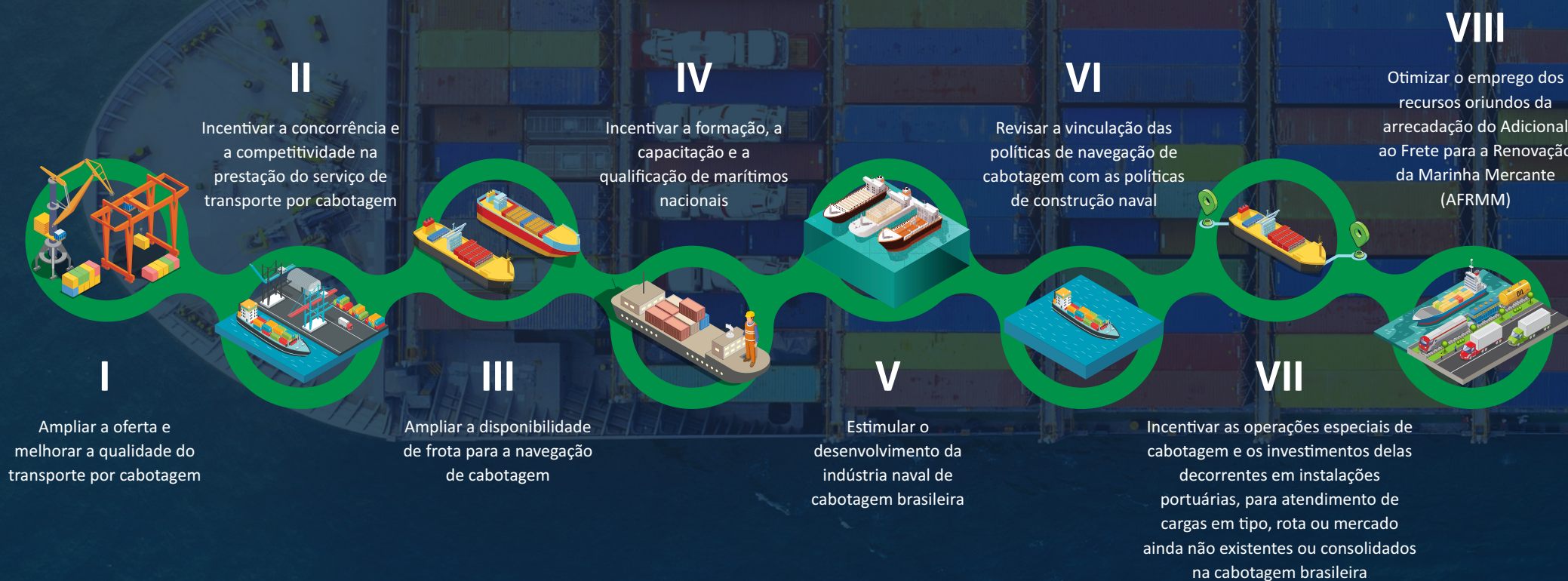
R\$ 384.099.963,40

CABOTAGEM MARÍTIMA

Objetivando buscar alternativas para um melhor aproveitamento da matriz do transporte de cargas no Brasil, o Ministério da Infraestrutura estruturou um

Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do Mar, instituído por meio da Lei nº 14.301/22 que tem os seguintes objetivos:

Objetivos do Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do Mar



O Ministério da Infraestrutura pretende ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão de TEUs, em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022, além de ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

O programa BR do Mar tem foco em quatro eixos temáticos: frota, custos, portos e indústria naval, com iniciativas específicas para cada um desses eixos. Com o incentivo à cabotagem, prevê-se a redução de custos de frete, que podem ser repassados aos consumidores, e a entrada de novos usuários nessa modalidade. Além disso, esse projeto facilitará o fluxo de produtos entre os portos nacionais.

É importante destacar o transporte de cabotagem não acontece sozinho. Em nosso país a multimodalidade tem seu potencial ainda pouco explorado, especialmente entre modal rodoviário e a cabotagem.

Entretanto, existem inúmeras vantagens nestas integrações, visto que, além de fazer com que a movimentação de grandes volumes seja mais eficiente. O transporte rodoviário continuará atendendo a demanda, agora de forma complementar a cabotagem, levando a mercadoria da origem ao porto e do porto ao consumidor final. Porém, agora realizando rotas mais curtas e

atendendo um maior volume de carga em um menor tempo, sendo mais vantajoso para o transportador rodoviário.

Assim, o aumento da eficiência logística no setor de transporte gera mais demanda e as operações logísticas tornam-se mais competitivas, consequentemente, mais oportunidades de crescimentos em toda a cadeia.

Cabe destacar que compete ao Ministério da Infraestrutura o monitoramento e a avaliação do BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

Ademais, o Governo Federal objetivando garantir que os portos estejam preparados para o aumento da demanda de operações para cabotagem tem trabalhado com uma agenda de modernização portuária, entre 2019 e 2021 foram arrendados 34 terminais portuários. Estão previstos para 2022 o arrendamento de 24 terminais e a concessão de 2 portos e um canal de acesso.

A partir desses arrendamentos a meta do Governo é aumentar a movimentação (com ganhos de escala), reduzir custos e aumentar a eficiência dos portos, eliminando, assim, barreiras ao fluxo de comércio brasileiro. Outros benefícios são o aumento da concorrência, reorganização dos portos e possibilidade de planejamento das atividades portuárias de longo prazo.

CONCESSÕES EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

REGIÃO NORTE

Investimentos: R\$ 1,5 bilhão

- 13 intervenções aeroportuárias
- 1 intervenção ferroviária
- 18 intervenções rodoviárias
- 9 intervenções hidroviárias

XXX empregos previstos

REGIÃO CENTRO-OESTE

Investimentos: R\$ 1,01 bilhão

- 7 intervenções aeroportuárias
- 1 intervenção ferroviária
- 38 intervenções rodoviárias
- 1 intervenções hidroviárias

XXX empregos previstos

REGIÃO SUL

Investimentos: R\$ 5,1 bilhão

- 18 intervenções aeroportuárias
- 1 intervenção ferroviária
- 45 intervenções rodoviárias
- 2 intervenções hidroviárias

XXX empregos previstos

REGIÃO NORDESTE

Investimentos: R\$ 3,8 bilhão

- 7 intervenções aeroportuárias
- 61 intervenções rodoviárias
- 4 intervenções hidroviárias

XXX empregos previstos

R\$ 16,3 BILHÕES

EM INVESTIMENTOS CONTRATADOS

XXXX

EMPREGOS PREVISTOS

282

ENTREGAS DE OBRAS

4,5 MIL KM

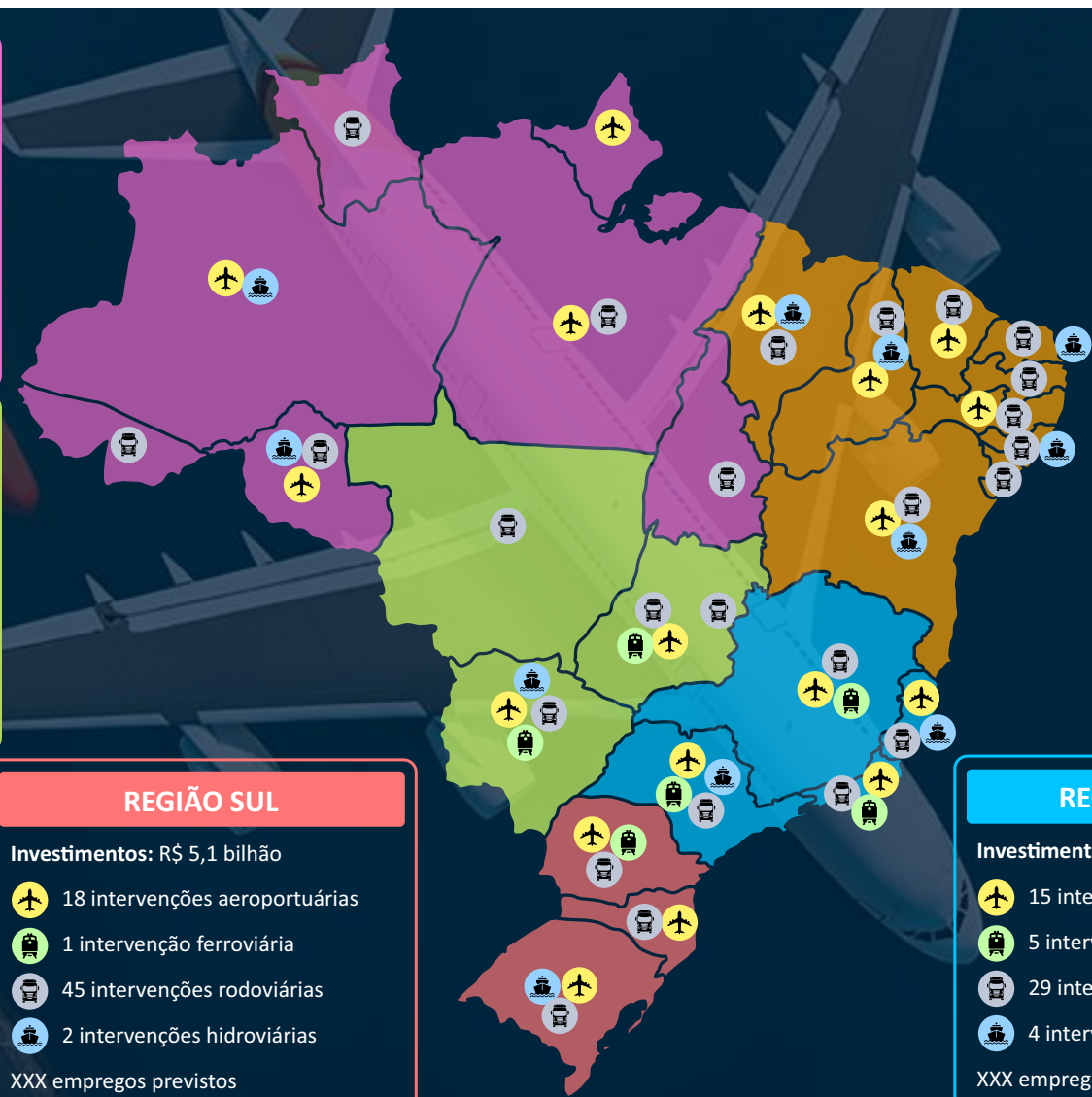
DE RODOVIAS (PAVIMENTAÇÕES, DUPLICAÇÕES, ADEQUAÇÕES E RECONSTRUÇÃO)

REGIÃO SUDESTE

Investimentos: R\$ 3,5 bilhão

- 15 intervenções aeroportuárias
- 5 intervenções ferroviárias
- 29 intervenções rodoviárias
- 4 intervenções hidroviárias

XXX empregos previstos



ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil.

Concessões de aeroportos. Brasília, 2022.

Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes>.

Acesso em: 25 abril 2022.

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

Programa Voo Simples. Brasília, 2021.

Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/voo-simples/conheca-o-programa-voo-simples>.

Acesso em: 25 abril 2022.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Histórico das Ferrovias. Brasília, 2022.

Disponível em: <https://antt-hml.antt.gov.br/historico-das-ferrovias>.

Acesso em: 17 abril 2022.

BRASIL. Casa Civil.

Super Infra: Governo Federal abre temporada com maior leilão rodoviário da história. Publicado em 29/10/2021.

Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2021/outubro/super-infra-governo-federal-abre-temporada-com-maior-leilao-rodoviario-da-historia>.

Acesso em: 25 abril 2022.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970

Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. DOU de 17/06/1970.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Pavimentação da BR-163/PA: momento histórico para a infraestrutura brasileira. Publicado em 14/02/2020.

Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/pavimentacao-da-br-163-pa-momento-historico-para-a-infraestrutura-brasileira>.

Acesso em: 22 abril 2022.

BRASIL. Governo Federal

Trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste é concedido à iniciativa privada. Publicado em 08/04/2021.

Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/04/trecho-da-ferrovia-de-integracao-oeste-leste-e-concedido-a-iniciativa-privada>.

Acesso em: 26 abril 2022.

BRASIL. Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, da COFINS, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre a receita de vendas e na importação de partes utilizadas em aerogeradores; e dá outras providências. DOU de 20/01/2015.

BRASIL. Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021

Estabelece a Lei das Ferrovias. DOU de 23/12/2021 - Edição Extra.

BRASIL. Lei nº 14.301/2022, de 7 de janeiro de 2022

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). DOU de 25/03/2022.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências. DOU de 30/08/2021 - Edição Extra e republicado em 01/09/2021.

BRASIL. Ministério da Economia

Governo lança obra da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Publicado em 20/09/2021.

Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/setembro/governo-lanca-obra-da-ferrovia-de-integracao-do-centro-oeste>.

Acesso em: 26 abril 2022.

BRASIL. Ministério da Economia

Portal do Programa de Parcerias de Investimentos. Brasília, 2022.

Disponível em: <https://portal.ppi.gov.br/projetos1#/s/Em%20andamento/u//e//m//r/>.

Acesso em: 18 abril 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura

Relatório de Gestão 2021. Brasília, 2022.

Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/transparencia-e-prestacao-de-contas/relatorio_gestao202130.03.2021.pdf.

Acesso em: 18 abril 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura

Pro Trilhos chega a R\$ 133,24 bilhões de investimentos projetados e 27 contratos assinados. Publicado em 18/02/2022.

Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2022/02/pro-trilhos-chega-a-r-133-24-bilhoes-de-investimentos-projetados-e-27-contratos-assinados>.

Acesso em: 20 abril 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura

Programa de Autorizações Ferroviárias, Pro Trilhos. Brasília, 2022.

Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/programa-de-autorizacoes-ferroviarias.

Acesso em: 18 abril 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura

Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar. Brasília, 2020.

Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/brdomar>.

Acesso em: 29 abril 2022.

Direito e Infraestrutura no Brasil

Temas Relevantes em Transportes Terrestres e Tópicos Transversais - Parte II. Publicações da Escola da AGU.

Escola da Advocacia-Geral da União Ministro Victor Nunes Leal.

Brasília: EAGU, 2009.

EPL - Empresa de Planejamento e Logística S.A.

Boletim de logística cabotagem: A importância para o transporte brasileiro e as medidas de estímulo do BR do Mar. Brasília, 2021.

Disponível em: <https://ontl.epl.gov.br/publicacoes/boletins-de-logistica/>.

Acesso em: 29 abril 2022.

MACHADO, Bernardo Vianna Zurlí; INGOUVILLE, Martin; DAMASCENO, Thiago Machado; SALLES, Daniel Cardoso de; ALBUQUERQUE, Clarissa Taquette Vaz.

A evolução recente do modelo de concessão aeroportuária sob a ótica da financiabilidade.

BNDES, Rio de Janeiro, v. 25, n. 50, p. 7-65, set. 2019.

EPL.
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

ONTL
Observatório Nacional de Transporte e Logística



Empresa de Planejamento e Logística S.A.
Observatório Nacional de Transporte e Logística

Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C
SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares
Brasília/DF - 70308-200

