

WEDA Brasil Conferência 2007

**1ª CONFERÊNCIA DA ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE DRAGAGEM**

**“OPÇÕES DE POLÍTICA PARA O
DESENVOLVIMENTO DA DRAGAGEM NO
BRASIL PÓS LEI N° 11.518/07”**

Eliane Arêas Fadda, PhD, CENTRAN

9 a 12 de Dezembro de 2007

Índice

1. Introdução

Objetivo do Estudo
Justificativa da Dragagem

2. O Atual Modelo Brasileiro de Dragagem

Modelo Atual de Dragagem no Brasil

3. O Mercado Brasileiro de Dragagem

O Contexto Mundial
O Mercado Brasileiro

4. Proposta de um Novo Modelo

Apoio Financeiro e Fomento às Atividades de Dragagem e à Nova Modalidade de Contratação de Serviços de Dragagem no Porto Organizado.

5. Opções de Política para o Desenvolvimento da Dragagem no Brasil

6. Conclusão

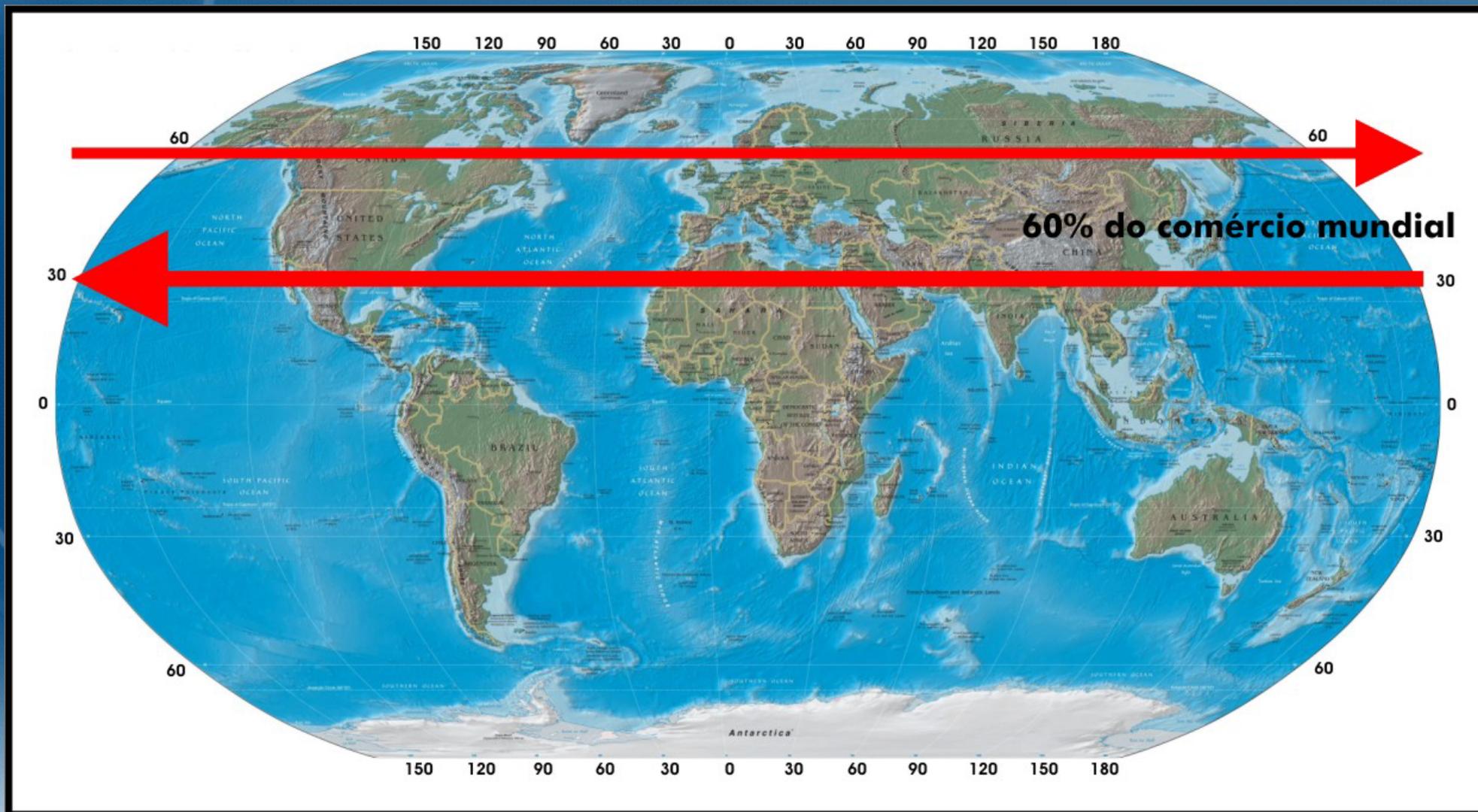
1. Introdução

1.1 Objetivos do Estudo

- Analisar o atual modelo brasileiro de dragagem sob os aspectos técnicos, econômicos, ambientais e regulatórios.
- **Propor um novo modelo de dragagem no que tange ao apoio financeiro, fomento e à nova modalidade de contratação de serviços de dragagem.**
- Identificar políticas que impulsionem o setor de dragagem, de forma que possam contribuir para a geração de renda, trabalho e tecnologia.

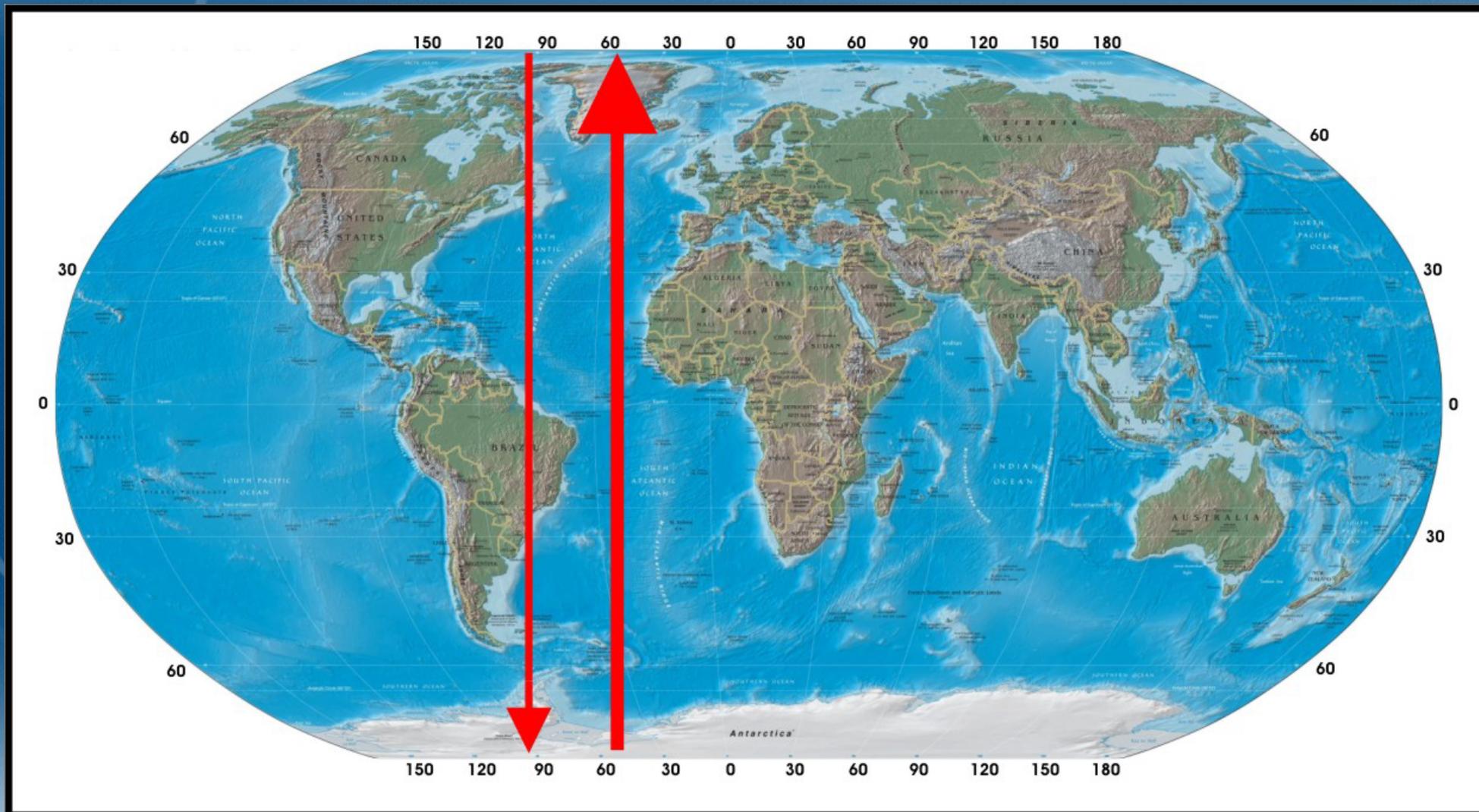
1.2 Justificativa da Dragagem

Comércio Mundial – Direção Leste-Oeste



1.2 Justificativa da Dragagem

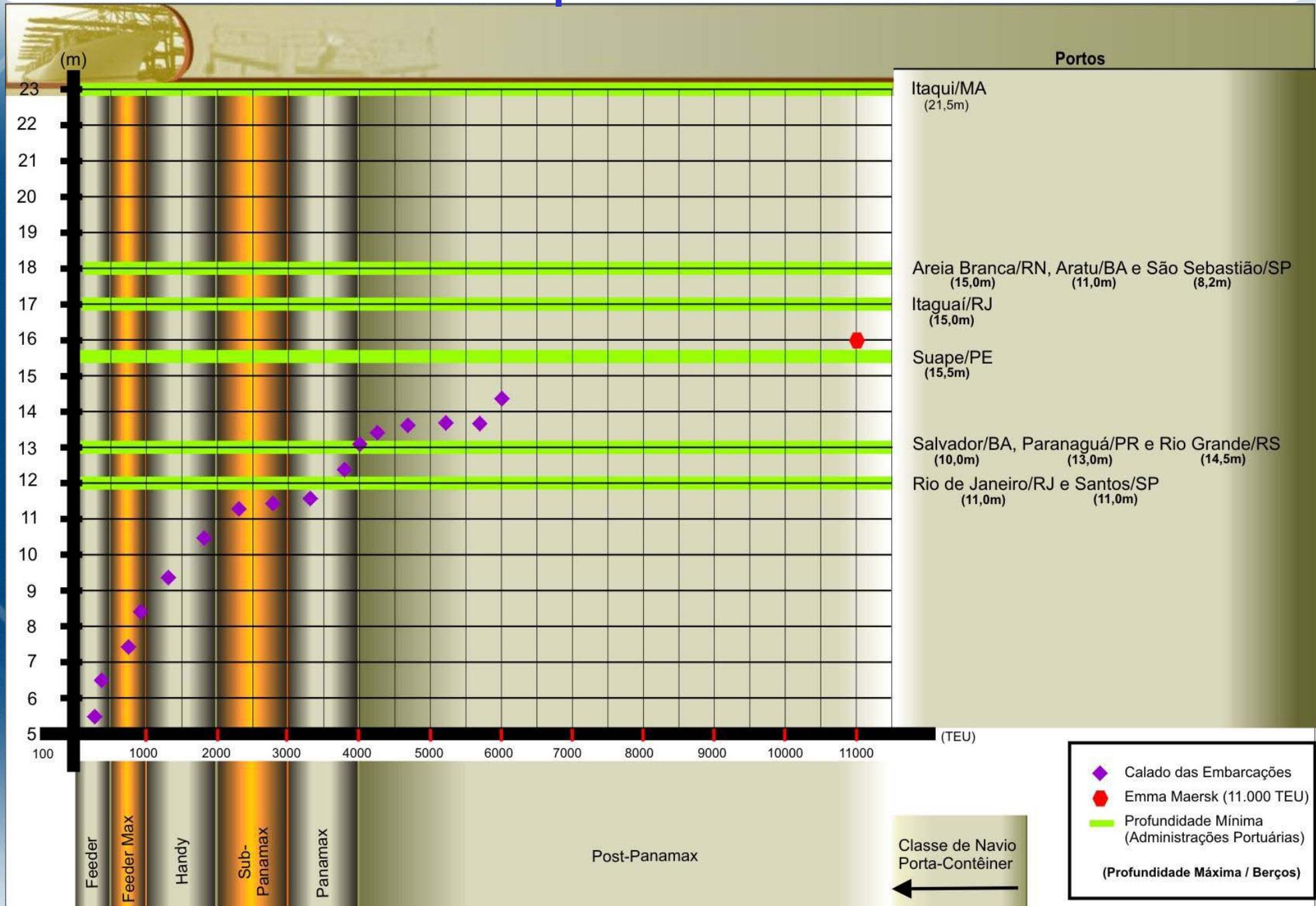
Comércio Mundial – Direção Norte-Sul



1.2 Justificativa da Dragagem

Quanto maior a demanda de escalas de navios de calados superiores às profundidades ofertadas pelos portos, maior será a necessidade de serviços de dragagem de aprofundamento e de manutenção nos canais de acesso, nas bacias de evolução e fundeio, e nos berços, cais e terminais de forma a possibilitar uma navegação segura na área do porto organizado.

Calado das Embarcações versus Profundidade dos Acessos Aquaviários dos Portos



2. O Atual Modelo Brasileiro de Dragagem

Momento Atual (MP N° 393/07)

Pontos Favoráveis

- **Maior oferta de serviços através de:**
 - Contrato de dragagem de implantação e/ou manutenção por resultado;
 - Período de 5 anos, prorrogável por igual período uma única vez (Lei N° 8.666/93);
 - Contrato para dois ou mais portos.
- **Criação de uma unidade de gestão ambiental em cada porto.**

Pontos Desfavoráveis

- **Mudança de Regime:**
 - O não enquadramento dos serviços de dragagem portuária como navegação de apoio portuário;
 - Descontinuidade das autorizações para afretamento de dragas estrangeiras e para funcionamento das EBD;
 - A EBD está preparada para contratos por obra ou serviço em um porto;
 - Frota brasileira inadequada para a ampliação do mercado interno.

2. O Atual Modelo Brasileiro de Dragagem

Momento Atual (MP N° 393/07)

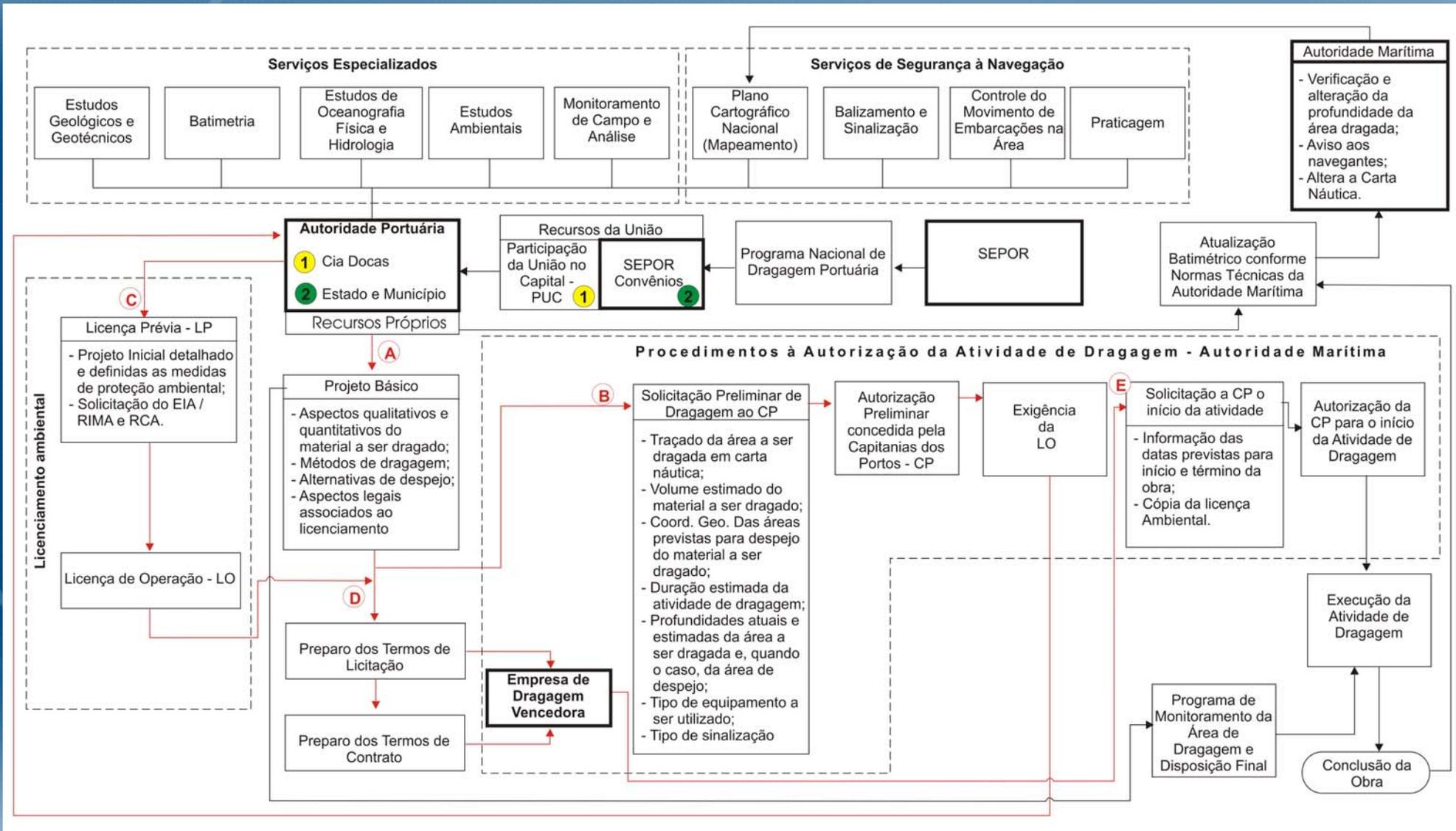
Pontos Favoráveis

- Prover as condições necessárias para assegurar eficácia da gestão econômica, financeira e ambiental dos portos.
- Licitação Internacional nos termos da Lei N° 8.666/93.

Pontos Desfavoráveis

- Intervenção governamental impõe barreira ao desenvolvimento da indústria brasileira de dragagem.
- Sem o afretamento – mecanismo de curto prazo natural do mercado (Oferta versus Demanda de dragas), resta à EB:
 - a compra de novas embs. e/ou a importação em caráter temporário, que em ambos os casos é bem mais demorado.

2. O Atual Modelo Brasileiro de Dragagem



3. O Mercado Brasileiro de Dragagem

Demanda Anual de Dragagem – Total Geral
Volume Estimado (m³)

Período	Portos Marítimos				Total Geral
	Canal de Acesso(1)	Bacia de Evolução(2)	Berço, Cais, terminal(3)	Total (1+2+3)	
2002	26.203.555	11.704.304	4.109.884	42.017.743	46.590.943
2003	25.592.773	9.347.617	2.660.617	37.601.007	43.571.195
2004	19.429.582	13.497.661	3.620.358	36.547.601	43.427.382
2005	27.116.900	11.986.539	4.258.626	43.362.065	52.547.403
2006	36.173.184	10.128.008	9.609.199	55.910.391	65.743.135
2007	37.565.702	7.179.564	11.292.786	56.038.052	56.602.552

Fonte: Dados do Plano Anual de Dragagem, MT

3. O Mercado Brasileiro de Dragagem

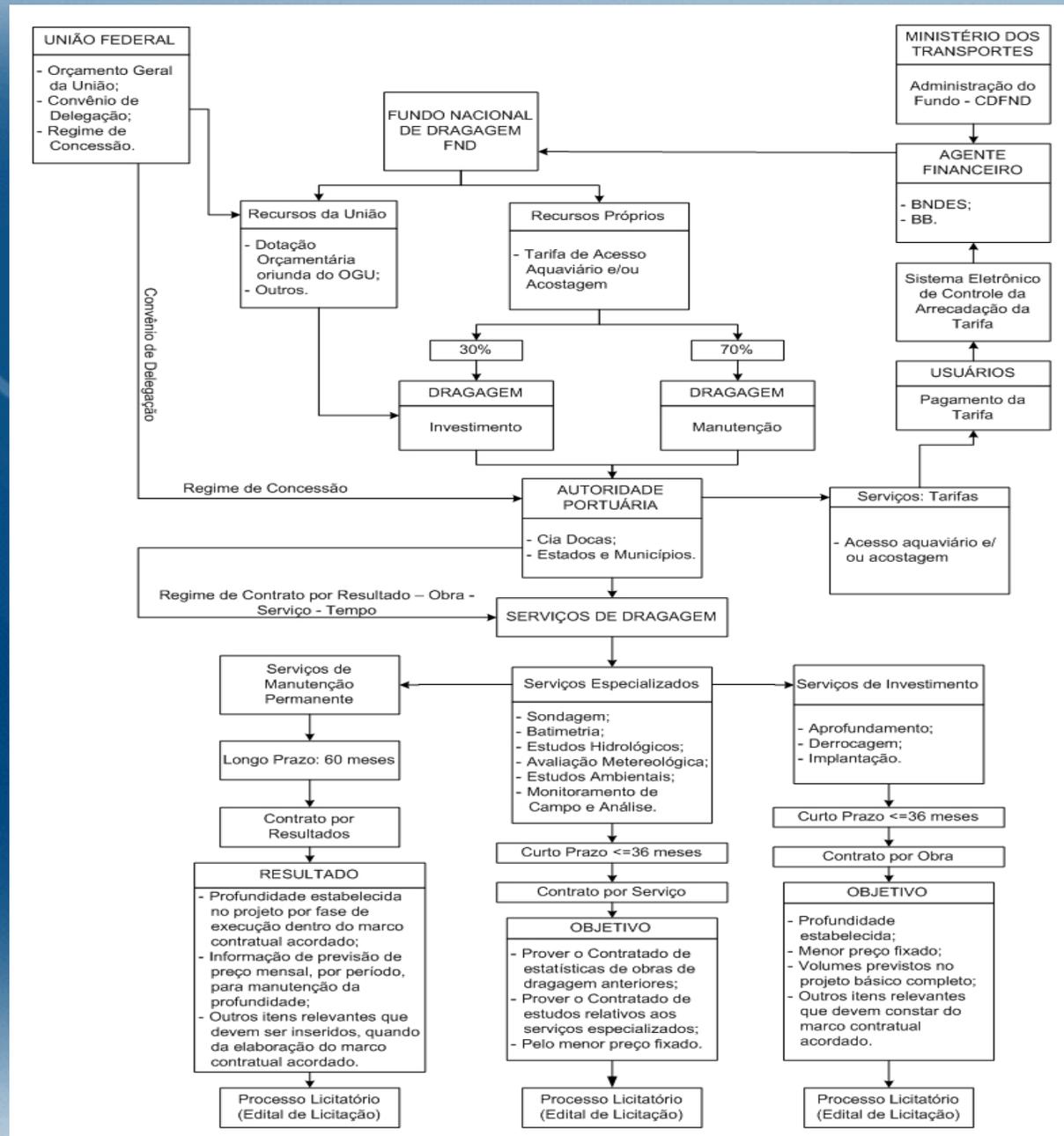
Frota Brasileira de Dragagem - Dragas 'Hoppers'

Empresas	Dragas	Tipo	Cisterna (m ³)	Ano de Construção	TPB	Comprimento (m)	Boca (m)	Calado (m)	Potência da Bomba de Dragagem	Profundidade de Dragagem (m)	Situação
Bandeirantes	Copacabana	Hopper	5.000	1973	8.062	114,25	18,00	nd	3.350	nd	Própria
	Recreio dos Bandeirantes	Hopper	1.300	1960	2.123	nd	nd	nd	478	nd	Própria
	Ipanema	Hopper	800	1991	960	nd	nd	nd	632	nd	Afretada
	Leblon	Hopper	800	1991	960	59,51	9,5	nd	632	nd	Própria
	Brasil	Hopper	400	1996	126	42,3	7,5	nd	nd	nd	Própria
Dragaport	Boa Vista I	Hopper	5.600	1976 (reconstruída 2000)	10.000	106,60	18,30	8,5	4.000	24/32	Própria
	Macapá	Hopper	5.600	1976 (reconstruída 2000)	10.000	106,60	18,30	8,5	4.000	24/32	Própria
Enterpa	Volzee	Hopper	790	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Nd	nd
	Virgínia	Hopper	750	1978	958	9,5	nd	nd	nd	nd	Própria
SDC do Brasil	Hang Jun 3001	Hopper	5.000	1989	4.059	nd	nd	nd	nd	nd	Afretada (à Enterpa)

Fonte: ANTAQ e Dragaport

Nota: Está previsto para 2008 que a Dragaport sairá do mercado de dragagem e a SOMAR passará a operar com a draga Hopper Ham 309 de 4.890 m³ de cisterna.

4. Proposta de um Novo Modelo para: Apoio Financeiro, Fomento e Nova Modalidade de Contratação



5. Opções de Política para o Desenvolvimento da Dragagem no Brasil

OBJETIVOS	POLÍTICAS	RESULTADOS ESPERADOS
1. APOIO FINANCEIRO E FOMENTO ÀS ATIVIDADES DE DRAGAGEM NO BRASIL		
<p>1.1 Elevar os recursos financeiros para custeio e investimento na via aquaviária.</p> <p>1.2 Evitar o desvio de recursos próprios da AP.</p> <p>1.3 Garantir investimentos em dragagem portuária.</p> <p>1.4 Cumprir as metas do PAD inseridos no PNDP.</p>	<p>1.1 Criação do Fundo Nacional de Dragagem – FND, constituído de recursos próprios (Tarifa de Acesso Aquaviário e de Acostagem) e de recursos da União (dotações orçamentárias do OGU).</p> <p>1.2 Revisão das Tarifas de Acesso Aquaviário e Acostagem.</p>	<p>1.1 Aumento da demanda anual de dragagem.</p> <p>1.2 Ampliação e melhoramento da infra-estrutura da via aquaviária na área do porto organizado.</p> <p>1.3 Ampliação do mercado de serviços especializados em dragagem no país.</p>
2. TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO		
<p>2.1 Prover os usuários (os profissionais da navegação e toda comunidade envolvida no sub-setor portuário) de transparência nas informações.</p> <p>2.2 Revisar e atualizar as informações sobre as características técnicas dos equipamentos de dragagem.</p>	<p>2.1 Criação de um Sistema Nacional de Informações para atendimento às atividades de dragagem no país, bem como aos usuários do porto.</p> <p>2.2 Criação de um Sistema de Informações, por porto, a nível nacional, que possibilite estudos, análises e avaliações geológicas, geotécnicas, hidrológicas e meteorológicas.</p>	<p>2.1 Maior controle e qualidade da informação.</p> <p>2.2 Viabilização de estudos e projetos.</p> <p>2.3 Maior precisão na elaboração dos Termos de Licitação e Contratos.</p> <p>2.4 Aumento do conhecimento da hidrografia de cada porto.</p>

5. Opções de Política para o Desenvolvimento da Dragagem no Brasil

OBJETIVOS	POLÍTICAS	RESULTADOS ESPERADOS
3. SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO		
3.1 Estabelecer metas de ampliação de profundidade máxima do porto, que concilie o maior carregamento possível.	3.1 Estímulo à redução dos custos de seguros com o aumento da segurança da navegação no porto.	3.1 Melhoria da segurança da navegação nos canais de acesso aquaviário, nas bacias de evolução e nos berços, cais e terminais portuários. 3.2 Aumento de demanda de navios de grande porte (<i>post-panamax</i>) nos portos concentradores. 3.3 Ampliação da capacidade de carregamento dos navios, aumentando as receitas dos armadores, importadores, exportadores, das administrações portuárias e daqueles envolvidos com o comércio marítimo.
4. INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA		
4.1 Ampliar a capacidade de movimentação de cargas nos portos brasileiros. 4.2 Melhorar os acessos aquaviários de forma a atrair embarcações de maior porte.	4.1 Redução dos custos logísticos de movimentação de cargas. 4.2 Alteração da Matriz de Transportes.	4.1 Fortalecimento do comércio exterior brasileiro, com maior emprego dos serviços de transportes aquaviários. 4.2 Aumento da competição entre portos no país e na América do Sul.

5. Opções de Política para o Desenvolvimento da Dragagem no Brasil

OBJETIVOS	POLÍTICAS	RESULTADOS ESPERADOS
5. REGULAÇÃO DO MERCADO		
<p>5.1 Estabelecer regras claras para o desenvolvimento do mercado de dragagem nos portos.</p> <p>5.2 Revisar toda a legislação pertinente em vigor, alterando o que for necessário para introduzir novas considerações específicas da indústria de dragagem.</p>	<p>5.1 Criação de um novo Modelo de Dragagem nos portos, no que tange à nova modalidade de contratação.</p> <p>5.2 Facilitação à internalização de dragas ou equipamentos especializados inexistentes ou sem disponibilidade no mercado nacional, por meio do regime aduaneiro especial de admissão temporária.</p> <p>5.3 Extensão da aplicação do REPORTO (Lei Nº11033/04) na importação de dragas e equipamentos especializados na execução de serviços de dragagem.</p> <p>5.4 Elaboração de Estudo de Mercado de Dragagem no Brasil.</p>	<p>5.1 Fortalecimento da Indústria Brasileira de Dragagem.</p> <p>5.2 Redução do custo total de dragagem no país.</p> <p>5.3 Ampliação da frota no curto prazo, em caráter temporário, para atendimento da demanda efetiva.</p>
6. CONSTRUÇÃO NAVAL		
<p>6.1 Aumentar a oferta de dragas e equipamentos especializados em dragagem.</p>	<p>6.1 Incentivo à renovação, construção, ampliação e modernização da frota nacional de equipamentos de dragagem.</p> <p>6.2 Elaboração de Estudo de Dimensionamento de Frota para Serviços de Dragagem.</p>	<p>6.1 Fortalecimento da Indústria Brasileira de Dragagem.</p> <p>6.2 Renovação, construção, ampliação e modernização da frota nacional de equipamentos de dragagem.</p>

5. Opções de Política para o Desenvolvimento da Dragagem no Brasil

OBJETIVOS	POLÍTICAS	RESULTADOS ESPERADOS
7. IMPACTO AMBIENTAL		
<p>7.1 Prover os planejadores e técnicos em meio ambiente, de informações que facilite o desenvolvimento de estudos ambientais e o monitoramento de campo e análise.</p> <p>7.2 Facilitar o uso de novas técnicas, métodos e programas com tecnologias mais modernas.</p> <p>7.3 Possibilitar a redução do processo de licenciamento ambiental de três para dois tipos de licença, isto é Licença Prévia e Licença de Instalação, no caso de empresas de dragagem.</p>	<p>7.1 Desenvolvimento sustentável das atividades de dragagem no país para gerar uma economia forte e um ambiente mais limpo.</p>	<p>7.1 Surgimento de parâmetros essenciais no processo de planejamento e seleção dos métodos de dragagem.</p> <p>7.2 Maior eficiência e rapidez no desenvolvimento de estudos ambientais.</p> <p>7.3 Redução do tempo efetivo para o desenvolvimento do EIA/RIMA e RCA.</p>

6. Conclusão

- Em função da abrangência e complexidade do assunto, este estudo sugere novos trabalhos, inclusive aqueles voltados para as vias fluviais.
- **Este estudo elaborou o modelo atual de dragagem no Brasil, permitindo uma melhor compreensão de todo o processo de dragagem portuária, identificando os óbices.**
- O modelo proposto visa atender no curto prazo as necessidades do setor de dragagem no país.
- **As políticas sugeridas têm por fim impulsionar o setor de dragagem com geração de renda, trabalho e tecnologia, além de contribuir para o crescimento do porto organizado.**

PERGUNTAS



CONTATO

Eliane Arêas Fadda, PhD, CENTRAN
elianefadda@centran.eb.br