



SUMÁRIO DAS DEMANDAS EMPRESARIAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR E DA LOGÍSTICA - *Atualizado em 29/nov/2014.*

Sumário Executivo das Demandas de Logística e Infraestrutura: As cerca de 30 demandas abaixo resumidas pretendem colaborar na obtenção de sugestões e propostas a autoridades e concessionárias nas prioridades para a melhora do transporte, da armazenagem e do manuseio de mercadorias.

CONTEÚDO

- 1) Transporte Urbano de Cargas
- 2) Novo cenário do transporte rodoviário de cargas
- 3) Recuperação e duplicação de estradas
- 4) Tributação de transporte rodoviário
- 5) Conclusão da BR 472 entre Garruchos e S. Borja
- 6) Anel rodoviário ligando as BRs 472 e 290 em Uruguaiana
- 7) Rodovias federais e acesso rodoferroviário e por água aos portos insuficientes para o escoamento do transporte de cargas
- 8) Acessos na região metropolitana de P. Alegre
- 9) Conclusão da BR-470
- 10) Pólo de Pedágio de Pelotas
- 11) Concessões de rodovias estaduais
- 12) Ponte sobre o Ibicuí na BR 472
- 13) Plataforma Logística em São Borja
- 14) Subutilização do Potencial Hidroviário
- 15) Redução das tarifas portuárias
- 16) Aproveitamento dos territórios ribeirinhos para a atração de investimentos produtivos alicerçados no uso do modal hidroviário
- 17) A Portaria nº 24 de 2011 do SPU estabeleceu a cobrança da utilização do espelho d'água
- 18) Melhora nos serviços de cabotagem
- 19) Falta de berços nos principais portos brasileiros
- 20) Ferrovias I
- 21) Ferrovias II
- 22) Corredor Bioceânico Central Valparaíso – Rio Grande proposto por delegação chilena que visitou o RS em 2010
- 23) O aeroporto de Porto Alegre não comporta o embarque pleno nos aviões de carga
- 24) Custos no transporte aeroviário
- 25) Aviação regional
- 26) Acompanhamento e estímulo a obras de infraestrutura
- 27) Ampliação do papel e representações nos CAPs
- 28) Planejamento em Infraestrutura de Transportes
- 29) Ativação do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte)

Infraestrutura e Logística

Sumário Executivo das Demandas de Infraestrutura e Logística

O ponto de vista das mais de 20 demandas abaixo resumidas é dos usuários dos serviços de logística e da infraestrutura. As propostas ou sugestões são destinadas às autoridades federais e regionais, bem como aos concessionários de serviços públicos. Particularmente no RS, podem ser apontadas duas prioridades: o descongestionamento do transporte de cargas na região metropolitana de P. Alegre e os acessos aos portos do Estado.

1) Assunto: Transporte Urbano de Cargas

Problema: Interferência na mobilidade urbana decorrente de carregamento/descarregamento de cargas, e perdas resultantes de medidas restritivas isoladas.

Objetivo: Analisar as consequências decorrentes da implantação de medidas restritivas, tais como imposição de tamanho máximo para veículos de carga e horários de circulação.

Solução 1: Concluiu-se por conjunto de medidas disponíveis para discussão com as prefeituras. Em junho de 2011 as sugestões foram levadas à Famurs. A marcar nova visita à Famurs.

Solução 2: SETCERGS, Sindiquim, e Sindiatacadistas trocaram informações para elaborar proposta de melhoria no transporte urbano de cargas perigosas.

2) Assunto: Novo cenário do transporte rodoviário de cargas

Problema 1: Mudanças na legislação e falta de motoristas alteraram os custos e os tempos de atendimento das transportadoras, que os precisarão repassar aos usuários.

Objetivo: Informar os usuários e sugerir formas de diminuir os impactos.

Solução: A Assessoria Econômica elaborou uma análise de impacto sobre as empresas e sobre a economia da regulamentação da profissão de motorista, em ago/2012, apresentada na reunião de Diretoria. Além disso, conforme palestra realizada em evento organizado pelo Setcergs, estima-se que os prazos de entrega aumentarão da ordem de 50% e os custos na faixa de 15 a 25%. A principal forma do embarcador, do usuário, diminuir o impacto é oferecendo um menor tempo e mais facilidades para carga e descarga. Será também o momento de discutir alternativas, pois efetivamente algumas transportadoras terão estrutura melhor adequada para o novo cenário, assim como condições que são anteriores, como frete de retorno, ainda inexistente em mais de 60% dos casos. Tendências a considerar são contratos com custos abertos e a ampliação do serviço do transportador, agregando outros aspectos da otimização da logística. Quem desejar um maior conhecimento no assunto dos custos, pode obtê-lo no livro escrito por Sergio L. Fleck, sergio.fleck@flexsil-tad.com.br. Devido à falta de locais adequados para que os motoristas de cargas possam cumprir os tempos

mínimos diários descanso, em 13/09/2012 a fiscalização desse requisito imposto pela regulamentação foi adiada por 180 dias (Resolução nº 417). Até o fim desse prazo, deverá ser publicada uma lista das estradas que devem atender aos critérios da nova lei, em trabalho coordenado pelos ministérios dos Transportes e do Trabalho e Emprego. A Consultoria Trabalhista da Fecomércio-RS, frente às visões opostas de entidades do setor acerca da necessidade de controle dos tempos de direção por parte dos contratantes do serviço de transporte, recomenda que o procedimento adotado por embarcadores frente à nova legislação seja o de fiscalização do devido cumprimento da legislação trabalhista por seus prestadores de serviços. Tal fiscalização, entretanto, não pode ser exercida diretamente em relação ao empregado da prestadora, para evitar qualquer tipo de pessoalidade ou mesmo subordinação jurídica, o que caracterizaria o vínculo de emprego. A relação deve ser estabelecida e mantida entre empresas. A empresa contratante do serviço deve exigir que a prestadora lhe apresente os controle de horários de seus empregados, bem como os respectivos recibos de pagamento, a fim de fiscalizar o efetivo cumprimento da legislação trabalhista. Agindo nestes estritos limites, a Consultoria não vislumbra risco de reconhecimento de vínculo de emprego. Complementarmente, o SETCERGS recomenda aos embarcadores a contratação de transportadores que possuam a certificação Sassmaq, que não garante, porém sinaliza boas práticas e o cumprimento de todas as exigências legais, podendo, com isso, reduzir o risco ao embarcador, inclusive no que diz respeito a pedágios e excesso de peso. Ademais, a Fecomércio-RS irá acompanhar a tramitação no Senado (a partir de maio de 2014) do projeto que reforma a Lei, para verificar e procurar evitar a criação de um novo tributo sobre o transporte de cargas com o objetivo de financiar o “Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – PROCARGAS”, incluído no texto da Lei aprovado na Câmara.

3) Assunto: Recuperação e duplicação de estradas

Problema: A CNT efetuou um levantamento do estado das estradas brasileiras; os resultados no caso do RS foram publicados no jornal ZH em 27 de outubro de 2011. A ZH efetuou novo levantamento, focado nas estradas cujas concessões foram finalizadas em 2013, publicado em 09/10/13, apontando necessidade de reparos no curto prazo.

Solução 1: Ofício enviado ao DNIT em 6/10/2011 solicitando reparos na BR 285, entre outras medidas. A Comissão Pró-Duplicação da BR 285, coordenada pelo deputado e líder do PDT, Dr. Basegio, foi recebida pelo superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) do Rio Grande do Sul, Pedro Luzardo Gomes. Foi entregue um ofício que requer a inclusão do trecho de Passo Fundo a Carazinho no Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico e Ambiental, com o objetivo de duplicar essa parte da rodovia.

Solução 2: A CNT defende a inclusão da recuperação no PAC.

Solução 3: A ABTI e outras entidades estão propondo, em maio/2012, ao Conselho de Competitividade – Serviços Logísticos a duplicação da BR-290 de Porto Alegre à Uruguaiana, mediante a inclusão da obra no PAC. A Argentina está concluindo a duplicação da Ruta 14 de Paso de Los Libres a Buenos Aires e para que corredor de exportação até Porto Alegre fique completo é preciso também duplicar a rodovia de Porto Alegre até Uruguaiana. A duplicação da BR 290 entre Eldorado do Sul e Pantano

Grande foi aprovada em reunião da presidente Dilma com o DNIT em 17/05/2012, pelo PAC 2.

Solução 4: Programa de concessões rodoviárias do governo federal. Apesar da iniciativa positiva, o programa possui problemas de execução no que diz respeito ao formato dos contratos de concessão. Conforme avaliação do consultor Luiz Fayet, da CNA, as tarifas base propostas pelo governo, em alguns casos, são de valor excessivo, acima de R\$ 3,50 a cada 100 km de rodovia, o que é considerado o valor médio razoável.

Solução 5: Duplicações de rodovias estaduais apontadas como prioritárias pelo SETCERGS: ERS 118 (Sapucaia do Sul a Viamão); ERS 324 (Passo Fundo – Marau - Casca); RST 287 (Tabai - Santa Cruz do Sul - Novo Cabrais - Santa Maria); ERS 122 (São Vendelino - Nova Milano); ERS 240 (São Vendelino – Veranópolis); RS 240 (Farroupilha - Bento Gonçalves); ERS 040 (Viamão – Capivari) e ERS- 115 (Taquara – Gramado).

Solução 6: Acompanhamento dos investimentos federais no RS, como nas obras da BR 116/290 (Nova Ponte do Guaíba); duplicação da BR 116 (Eldorado do Sul - Guaíba – Pelotas); ampliação de capacidade e modernização da BR 116 (Estância Velha – Canoas - Porto Alegre); contorno da BR 448 (entroncamento da BR 386 a Portão); duplicação da BR 290 (Eldorado do Sul – Pantano Grande); duplicação da BR 386 (Lajeado-Soledade-Tio Hugo) e implantação e pavimentação da BR 392 (Santo Ângelo-Santa Maria).

4) Assunto: Tributação de transporte rodoviário

Problema: Tributação no reinício de viagem com carga no mesmo semirreboque

Objetivo: Tornar pacífico perante a fiscalização o fato de que não caracteriza o início de uma nova prestação de serviços de transporte, a viagem reiniciada com a mercadoria mantida no mesmo semirreboque que iniciou o transporte, e com o caminhão-trator diferente do que iniciou o serviço, mesmo sendo de terceiro. Tal entendimento é importante devido às determinações da Lei nº 12.619/2012 acerca da jornada máxima de trabalho dos motoristas, que, em muitos casos, gera a necessidade de alternância dos veículos condutores no transporte de cargas.

Solução: Solicitação encaminhada à Secretaria da Fazenda em mar/2013, de alteração do Convênio Sinief nº 06/89, a ser encaminhado ao CONFAZ. A Fetransul está acompanhando o assunto junto à SEFAZ.

5) Assunto: Conclusão da BR 472 entre Garruchos e S. Borja

Solução: Ofício enviado ao DNIT em 6/10/2011 solicitando a conclusão da BR 472 entre Garruchos e São Borja, entre outras medidas. A superintendência do DNIT em POA, em visita em 17/01/2012, informou que, apesar de existir um planejamento federal para esse trecho, o mesmo é atualmente de responsabilidade estadual.

6) Assunto: Anel rodoviário ligando as BRs 472 e 290 em Uruguaiana

Solução: Ofício enviado ao DNIT em 6/10/2011 solicitando a implantação de anel rodoviário ligando as BRs 472 e 290 em Uruguaiana, entre outras medidas. A superintendência do DNIT em POA, em visita em 17/01/2012, demonstrou interesse no assunto, apesar das dificuldades orçamentárias, e solicitou levantamento a respeito da existência de algum projeto já elaborado. Aguardando do Sdaergs o anteprojeto do Daer, em 8/02/2012. À parte do anel rodoviário, a solicitação de outros reparos na BR 472 foi atendida pelo DNIT, que está abrindo licitação em 20/04/2012 para reparos na rodovia no trecho entre Uruguaiana e Barra do Quaraí.

7) Assunto: Rodovias federais e acesso rodoferroviário e por água aos portos insuficientes para o escoamento do transporte de cargas

Problema: Falta de dragagem nos acessos fluviais e marítimos aos portos. No RS, projetos relacionados na Agenda 2020, com destaque para o acesso no Porto de Rio Grande (BR-392, cuja duplicação entre Pelotas e Rio Grande está quase concluída e tem previsão de ampliação até Santo Ângelo e BR-471 que está concluída); construção da segunda Ponte do Guaíba; duplicação e adequação de capacidade da BR-116-Sul, entre Eldorado e Pelotas. Segundo cálculo da Agenda 2020, o custo de não fazer essa duplicação é de R\$ 1 milhão ao dia.

Solução 1: Aceleração das obras de ampliação e recuperação no Programa PAC 2. A duplicação da BR-116, entre Eldorado do Sul e Pelotas, do PAC 2, foi aprovada em reunião da presidente Dilma com o DNIT em 17/05/2012, e está em andamento.

Solução 2: Construção de túnel, entre São José do Norte e Rio Grande, que reduziria o trajeto rodoviário entre R. Grande e o o Nordeste do Estado em cerca de 85 km.

Solução 3: Construção da RS-473, que pode ser muito importante se aumentarem as cargas rodoviárias Uruguai – Rio Grande.

8) Assunto: Acessos na região metropolitana de P. Alegre

Problema: Aumento nos custos de escoamento da produção decorrente de condições inadequadas de tráfego na BR-116 e outras rodovias que servem a RMPA, lentidão ocasionada devido utilização superior à capacidade da rodovia.

Objetivo: Priorizar projetos existentes e novos e seus possíveis efeitos em termos de redução no tráfego da BR-116 e outras rodovias, comparando os custos de tais obras e eficácia na redução de fluxo de veículos, principalmente no trecho da BR-116 em Canoas.

Solução 1: Prolongamento da Rodovia do Parque (BR-448) até Portão.

Solução 2: Via Leste (ERS-010). Conforme anúncio do governo do Estado em abril/2013, a obra será dividida em 3 trechos. Entre POA e São Leopoldo (2 primeiros trechos) será adotado o modelo de PPP e as obras devem iniciar em 2015, com conclusão prevista para 2019. O trecho entre São Leopoldo e Sapiranga será de responsabilidade do Estado e tem previsão de início das obras apenas em 2018.

Solução 3: Outras medidas, tais como: ampliação da capacidade de trânsito das avenidas marginais, Guilherme Schell e Venâncio Aires; duplicação da ERS-118 (Sapucaia do Sul – Viamão); construção de ponte sobre o rio Jacuí na RST 470 (Triunfo a São Jerônimo); melhoras no acesso a Rio Grande pela BR 101, inclusive a travessia São José do Norte a Rio Grande (em 26/06/2012 o Governo do Estado do Rio Grande do Sul informou que enviaria à Assembleia projeto de federalização da RSC-470 e RSC-101); prolongamento da ERS-239 entre a BR-116 e a ERS-240; ampliação da BR-448 até a ERS-240, em paralelo com a BR-116; resolução do problema de congestionamentos na BR-116 próximo ao bairro Roselândia, em Novo Hamburgo. A presidente Dilma anunciou em abril/2013 obras para 21 pontos críticos da BR 116 entre POA e Novo Hamburgo, com previsão de início para 2014 (licitação no final de 2013) e totalizando R\$ 330 milhões de investimentos na rodovia. As medidas englobam novos viadutos e alargamento de viadutos e pontes já existentes, entre outras.

Solução 4: Ponte sobre o Guaíba. Carta enviada ao Sec. Beto Albuquerque manifestando pedido da Fecomércio-RS de que sejam incluídas, nos estudos para a construção da nova ponte sobre o Guaíba, providências para restauração da ponte existente, incluindo a proteção dos pilares e um cronograma que não interrompa a passagem de navios. Seguiram em anexo, mencionadas com apoio da Fecomércio, correspondências da ABTP e do Sindarsul, remetidas ao Secretário respectivamente em 30 de setembro e 11 de outubro. Sobre essa questão, o DNIT, em resposta a ofício da ABTP, informou que a atual ponte do Guaíba encontra-se em trecho concedido à empresa CONCEPA, sob jurisdição da ANTT. No mesmo documento, o DNIT informa que a nova ponte já tem seu traçado definido e sua obra tem previsão de conclusão até o final de 2017.

Solução 5: Proposta da CONCEPA para ampliação da capacidade da Free Way (BR-290) na RMPA por meio da construção de uma quarta pista em ambos os sentidos (no canteiro central) entre POA e Gravataí, além de obras complementares nos acessos e saídas da rodovia. Apesar de não estar sob sua responsabilidade, a empresa também sugere que a prefeitura amplie a capacidade de acessos da rodovia à cidade, com passagens de nível e ampliação de avenidas da região.

9) Assunto: Conclusão da BR-470

Problema: O fluxo rodoviário de cargas Norte – Sul está concentrado em poucas rodovias, com trânsito excessivo causando engarrafamentos e insegurança. A BR-470 é uma das soluções em andamento, inclusive como uma das alternativas para o congestionado fluxo de veículos pela BR-116 na região metropolitana de P. Alegre, acima mencionado na travessia do Jacuí. Por outro lado, os novos investimentos em andamento, como a BR – 470, preocupam as regiões que se encontram com obras, inclusive pelos riscos à população.

Solução: ampliação e conclusão da estrada, incluindo o entorno de Lagoa Vermelha, asfaltamento do trecho Nova Prata – Lagoa Vermelha, acesso à BR-285 e construção de trincheiras e passarelas.

10) Assunto: Pólo de Pedágio de Pelotas

Problema: O Pólo de Pedágio de Pelotas fugiu de seus objetivos contratuais pela redução dos investimentos e grande elevação nas tarifas. Após audiência pública, em que entidades do RS pediram solução para o problema, a ANTT publicou Resolução nº 3.651 de 07 abril 11, apenas eliminando a cláusula que permitiria estender a concessão, que termina em 2027, por igual período de 27 anos.

Solução: o SETCERGS confirma a possibilidade de revogação do aditivo contratual que ampliou o prazo da concessão para 2027. Apoio ao SETCERGS para revogação do aditivo. Já a ABCR argumenta que a cláusula que permitiria estender a concessão não foi eliminada e que aditivo contratual que ampliou o prazo da concessão não é passível de revogação. À parte disso, espera-se que as duplicações da BR 392 e BR 116, que estão sendo realizadas pelo Governo Federal, exijam uma renegociação do contrato.

11) Assunto: Concessões de rodovias estaduais

Problema: Os contratos de concessões de rodovias estaduais venceram em 2013. Tendo em vista as manifestações dos usuários de que as empresas concessionárias cobravam tarifas muito elevadas sem realizar investimentos em ampliação da capacidade das rodovias, o governo criou uma empresa estatal (EGR) para administração das mesmas, mediante a cobrança de pedágio.

Solução: Acompanhar os resultados de operação da EGR.

12) Assunto: Ponte sobre o Ibicuí na BR 472

Problema: A ponte existente só tem uma pista, é antiga e perigosa.

Solução: Incluir nova ponte no orçamento da União de 2014.

13) Assunto: Plataforma Logística em São Borja

Problema: o CUF (Centro Unificado de Fronteira) já instalado em São Borja é eficiente, porém sua capacidade atual, em termos de espaço físico, está esgotada.

Solução: Construção de uma plataforma logística, em formato de PPP. A prefeitura municipal já possui uma área de 56 hectares reservada para receber a plataforma, próxima ao acesso à ponte internacional. O projeto já foi apresentado ao Governo do Estado e o Município busca empresas interessadas em realizar o investimento e apoio financeiro do Estado e do Governo Federal para sua concretização. Ainda é necessária a realização do projeto de viabilidade.

14) Assunto: Subutilização do Potencial Hidroviário

Problema: a baixa utilização do modal hidroviário na matriz do transporte no RS.

Solução 01: Acompanhar a construção da Ligação Lagoa Mirim - Lagoa dos Patos, atualmente em projeto. A curto prazo, modernização da sinalização e dragagem no canal de São Gonçalo, pois já existe demanda potencial de carga entre o Taquari uruguaio e Rio Grande. Em reunião com a Cônsul adjunta do Uruguai e com o

Instituto Nacional de Logística do Uruguai, foi confirmado o interesse do País na utilização da Lagoa Mirim para acesso ao porto de Rio Grande.

Solução 02: Implantação da navegação no rio Jacuí até Cachoeira do Sul. Faltam pequenos ajustes no calado e homologação na hidrovia na marinha. Para isso, é necessário elaborar a cartografia.

Solução 03: O prazo para as aquisições e importações amparadas pelo Reporto foi prorrogado até 31 de dezembro de 2015 (DOU de 19/7/2012, Lei n° 12688 de 18/7/2012).

Solução 04: Reunião da ABTP concluiu pela contratação direta de uma empresa para realizar os serviços de dragagem. Em reunião da CLI (Câmara de Logística Integrada) da AEB em mar/2014, foi abordada a necessidade de acelerar o programa de dragagem em razão, inclusive, do crescente aumento do porte e calado dos navios.

Solução 05: Para o porto de Rio Grande, estudar a viabilidade de estabelecimento, de períodos máximos para as embarcações deixarem o porto após desembarque de sua carga. Conforme o consultor Luiz Fayet, da CNA, os atrasos ocorridos em portos frequentemente ocorrem por demora proposital de embarcações que buscam as melhores negociações de preços de fretes. Tal medida foi adotada no Porto de Paranaguá.

Solução 06: Em reunião da CLI da AEB em mar/2014, foi discutida a necessidade de ativar as obras nas vias de acesso aos principais portos do País, bem como espaços de movimentação, guarda e estacionamento dos caminhões de cargas.

Solução 07: Medidas prioritárias para aumento da eficiência do Porto, com custo total estimado em R\$ 180,00 milhões: Monitoramento via VTMS (Vessel Traffic Management information System) ou Sistema de Gestão de Tráfego de Embarcações; Dragagem com definição de, no mínimo, 47 pés, para permitir a atracação de grandes navios com plena carga; Regramento definido para entrada de navios de até 370 metros de comprimento; A Sinalização nas bacias de evolução (áreas de giro) dos navios; Homologação, pela Marinha, do canal com 47 pés de calado, superando a homologação do canal de 42 pés, existente hoje; Manutenção das manobras durante 24 horas, mesmo em condições climáticas adversas.

Solução 08: Ligação dos rios Ibicuí e Jacuí. A união das bacias hidrográficas dos rios Ibicuí e Jacuí tem por objetivo a ligação, por via hídrica, do porto de Rio Grande e os portos de Uruguaiana, Itaqui e São Borja, na bacia do rio Uruguai.

15) Assunto: Redução das tarifas portuárias

Problema: O Departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (USP), tendo em vista o Convênio n° 01/2010 com a ANTAQ, apresentou os resultados da primeira etapa dos estudos de tarifa dos portos brasileiros.

Solução: O estudo engloba proposta de aprimoramento da sistemática de trabalho a ser observada nos processos de reajuste e revisão tarifários analisados pela Agência Reguladora.

16) Assunto: Aproveitamento dos territórios ribeirinhos para a atração de investimentos produtivos alicerçados no uso do modal hidroviário

Problema: utilização insignificante dos territórios à margem dos rios por atividades produtivas.

Solução: Reestruturação dos órgãos do estado para assumir a administração das hidrovias do RS, criação de agência de desenvolvimento não estatal para implementar este programa. A Sociedade de Engenharia encaminhou às autoridades competentes proposta que permitiria a utilização dos territórios ribeirinhos por parte das empresas através de mecanismo de permuta com áreas de proteção ambiental.

17) Assunto: A Portaria nº 24 de 2011 do SPU estabeleceu a cobrança da utilização do espelho d'água

Solução: Apoio à proposta de extinção desta cobrança. As respostas negativas têm levado à contestação judicial. Segundo o relatório de progressos do GTFAC/CAMEX de set/11, na reunião do Conselho de Ministros da CAMEX de julho/2011, o MPOG se comprometeu a postergar o início da vigência da citada portaria, por 180 dias, a fim de que a CAMEX coordene discussões interministeriais mais aprofundadas sobre o assunto. A CAMEX, em 28/06/12 informou que a tendência é manter a cobrança porém com descontos de até 100%. A SPU prorrogou o prazo para as empresas solicitarem a regularização das estruturas náuticas. A ABTP, contestando a legalidade da cobrança pelo uso do espaço físico em águas públicas (espelho d'água), impetrou perante o STF uma ADIN, pendente ainda de julgamento, e, ao mesmo tempo para ganhar tempo e evitar a cobrança, ingressou na Justiça Federal com Mandado de Segurança em análise pelo TRF da 5a. Região. Essa exigência está também sendo combatida junto ao Poder Executivo, SEP e Antaq. Também no Congresso Nacional onde tramita um PL sobre os terrenos públicos, a ABTP está propondo uma emenda ao PL excluindo o espaço físico em águas públicas de qualquer cobrança, desde que destinado a instalações portuárias. Nos próximos dias, deverá ser realizada uma audiência pública na Câmara Federal que discutirá esse assunto.

18) Assunto: Melhora nos serviços de cabotagem

Objetivo: Redução dos custos e das exigências burocráticas que envolvem a cabotagem (sem isonomia com o transporte rodoviário).

Solução 1: apoiar a regulamentação por decreto do executivo federal, via Casa civil. Inclusão nas propostas da AEB apresentadas no ENAEX de agosto de 2011.

Solução 2: revisar a cobrança e aplicação da AFRMM.

Solução 3: revisar a incidência do ICMS no combustível utilizado pela cabotagem.

Solução 4: fim da reserva de mercado, proposta pela UE ao Mercosul.

19) Assunto: Falta de berços nos principais portos brasileiros

Problema: A falta de berços, por falta de investimentos, nos principais portos brasileiros está trazendo dificuldades crescentes para o comércio exterior do país.

Solução 1: Propor, com fundamento técnico e liderança do Governador, ser efetuada licitação para a utilização de parte do Porto Novo de Rio Grande por operadora portuária de containers, sem prejuízo de buscar-se investimentos públicos para sua melhor adequação.

Solução 2: Acompanhamento da regulamentação ainda em aberto da nova Lei dos Portos, a Lei 12.815/2013, incluindo aspectos da questão da mão-de-obra e da sustentabilidade dos contratos de arrendamento anteriores e posteriores a 1993.

Solução 3: Acompanhar eventual excesso de poder de mercado de empresas no frete marítimo para o porto de Rio Grande.

Solução 4: A utilização da ilha Terrapleno pode ser solução para espaço em Rio Grande.

20) Assunto: Ferrovias I

Problema: A falta de oferta, os serviços precários e o alto custo do transporte ferroviário. Necessidade de revisão tarifária. Grande dificuldade na utilização das ferrovias por mais de uma empresa.

Solução 1: A revisão dos contratos existentes com as empresas que sucederam a antiga RFFSA, realizadas pela ANTT, criou um novo Marco Regulatório, que altera o perfil das atuais concessões, disciplinando o uso da capacidade ociosa, a realização de investimentos de expansão e modernização da malha existente, implementação de nova regulamentação do usuário dependente permitindo a entrada de investidores ferroviários e a criação do operador ferroviário independente, trouxe novas perspectivas para o setor ferroviário no estado. Também a Deliberação No 124, de 6 de julho de 2011, da ANTT, que estabeleceu condições e fixou prazos para regularizar a situação de trechos e ramais ferroviários subutilizados ou sem tráfego de cargas, foram muito positivas e requerem acompanhamento e incentivo a sua aplicação. Nesse sentido, declaração de rede, publicação anual iniciada em 2013 pelo DNIT (http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/19782/Declaracao_de_Rede__2013.html), apresenta a situação de operação de cada ramal ferroviário, incluindo informações acerca de sua capacidade ociosa.

Solução 2: Para os ramais desativados no RS, acompanhar o prosseguimento das ações no judiciário buscando o cumprimento do Contrato vincendo em 2027, incentivar eventuais operadores regionais com direito de passagem; e pedir o investimento do DNIT na infraestrutura regional. Os anúncios de retomada dos ramais pela ALL foram positivos, e requerem acompanhamento e incentivo a sua aplicação, bem como eventual melhora nos prazos apresentados no cronograma. Em jul/2013 apurou-se que a ALL não vem cumprindo o cronograma de recuperação de trechos ferroviários anunciados. Será tentada comunicação com a ANTT referente ao assunto.

Acompanhar a fusão da ALL com a Cosan, que precisa ter condicionantes. A oferta de nova capacidade decorrente de novas concessões só estará disponível a partir de 2022, portanto, até lá, o RS será dependente da ALL.

Solução 3: Acompanhar o desenvolvimento dos seguintes estudos: a) ferrovia bioceânica ligando o Brasil ao Chile através do Túnel de Aconcagua; b) ferrovia bioceânica ligando o Porto do Rio Grande a Antogasta no Chile com a colocação de um terceiro trilho entre Passo de Los Libres e Corrientes; c) ferrovia Norte Sul que liga Panorama (SP) ao Porto do Rio Grande. O EVTEA desta ferrovia está sendo realizada pela empresa STE; d) ferrovia ligando Caxias do Sul a Colinas na ferrovia São Paulo - Porto Alegre já existente, e que será remodelada; e) ponte férrea em Uruguaiana (assunto ventilado em visita à superintendência do DNIT em POA, em 17/01/2012, como uma ideia interna do órgão apenas).

Solução 4: Plano de concessões de ferrovias anunciado pelo governo federal, que deverá gerar investimentos de R\$ 91 bilhões para a construção ou modernização de 10 mil km em 12 trechos. Em relação ao RS, contudo, o único trecho afetado diz respeito à reconstrução da ferrovia que liga Rio Grande à São Paulo (estimada em R\$ 1,8 bilhões). No modelo de negócios, o governo, por meio da Valec, deve adquirir a capacidade integral das ferrovias, fazendo, posteriormente a oferta pública de sua utilização. Não deve haver monopólio de utilização, de forma que poderão adquirir partes desta capacidade empresas que queiram transportar sua produção, operadores ferroviários e as próprias concessionárias já em atividade. Incluir a ligação Caxias do Sul – Colinas nesse projeto.

Solução 5: solicitar um aumento do orçamento previsto da União, de apenas R\$ 2 milhões, no item 2843 – Funcionamento do Sistema de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros.

21) Assunto: Ferrovias II

Problema: A existência de gargalos que diminuem a velocidade e, por consequência, aumentam os custos.

Solução 1: Rever as passagens de nível, invasões e projetos de contornos de cidades e solicitar investimentos federais para a solução dos mesmos.

Solução 2: Solicitar que a Comissão de Infraestrutura da Agenda 2020 detecte os gargalos no RS, entre eles as instalações para descarregamento em Rio Grande, e prepare ações junto ao DNIT, à ANTT e às concessionárias, com o objetivo de extingui-los.

22) Assunto: Corredor Bioceânico Central Valparaíso – Rio Grande proposto por delegação chilena que visitou o RS em 2010, cf <http://leticia-castaneda-cci27.nireblog.com/post/2007/11/10/corredores-bioceanicos>.

Solução: Acompanhar os estudos para o apoio brasileiro ao projeto.

23) Assunto: O aeroporto de Porto Alegre não comporta o embarque pleno nos aviões de carga

Solução 1: Acompanhar a expansão e a modernização da pista do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Conforme contato com o Superintendente Jorge Herdina

em 18/06/2013, está em andamento a ampliação do pátio para estacionamento de aeronaves, que deve ser concluído antes da Copa do Mundo, aumentando a capacidade para receber, principalmente, aeronaves executivas. Também está próximo de licitação o projeto de ampliação do terminal principal do aeroporto, que quase dobrará a área do prédio atual. Essa construção não deve estar concluída até a Copa, porém talvez a parcela finalizada poderá já ser utilizada para a alocação do fluxo de delegações para o torneio, liberando capacidade no terminal principal para a aviação comercial. Em relação à ampliação da pista, a Infraero está finalizando o projeto que foi iniciado pelo Exército. Os recursos financeiros já foram disponibilizados e a licitação para execução da obra deve acontecer em breve. Por fim, o Superintendente informou que o ILS/Cat II, instrumento que auxilia o piloto no pouso sob condições de teto e visibilidade restritas, já se encontra instalado, mas ainda depende de sistemas auxiliares para entrar em operação. O alargamento da pista, que também é necessário para a utilização do instrumento, já foi concluído.

Solução 2: O Salgado Filho possui dificuldade de expansão devido à sua localização. Acompanhar os projetos de implantação do aeroporto 20 de setembro na região metropolitana e do aeroporto de Vila Oliva. No dia 17 de junho, ocorreu a instalação do Comitê Executivo que estuda a implantação do novo aeroporto, confirmando também que o aeroporto de Vila Oliva é prioridade. Mesmo cientes de problemas, particularmente a restrição de tráfego com a Base Aérea, ainda em estudo pelo Cindacta, bem como a futura concorrência econômica entre dois aeroportos na mesma região, os presentes concluíram por levar a recomendação de uma localização no entorno do município de Nova Santa Rita ao Ministro Moreira Franco. A justificativa é de que os problemas são aparentemente contornáveis, de que a oportunidade junto ao Governo Federal é única e de que o tempo de hoje para a implementação é da ordem de 10 anos. Em set/13 o comitê decidiu recomendar um deslocamento para o norte da área prevista para o 20 de Setembro, no município de Portão. A Fecomércio recomendou atenção aos acessos.

24) Assunto: Custos no transporte aeroviário

Problema 1: Elevadas alíquotas de ICMS incidentes sobre o combustível utilizado por aeronaves.

Problema 2: Distorções na legislação tributária incentivam o comércio interestadual de combustível, provocando seu transporte por distâncias desnecessárias e elevando custos para as empresas.

Solução: Proposta da Secretaria de Aviação Civil já encaminhada ao CONFAZ para redução das alíquotas de ICMS e correção das distorções que incentivam a compra interestadual de combustível. O RS concedeu, em set/2013, com validade até set/2015, uma redução de base de cálculo (equivalente à redução da alíquota de 17% para 12%) do ICMS incidente sobre as vendas internas de combustível para aviação regional (a medida vale para empresas de serviço aeroviário regular de passageiros que opere rota que atenda Município do interior do Rio Grande do Sul com aeronave de até 120 assentos).

25) Assunto: Aviação regional

Problema: Insuficiência de infraestrutura e de operações na aviação regional

Solução 1: No Programa de Investimentos em Logística – Aeroportos, anunciado pelo governo federal em dez/2012, para incentivar novas rotas regionais, foram incluídos subsídios para rotas entre cidades pequenas e médias do interior e destas cidades para as capitais, condicionado aos assentos ocupados, limitados a 50% da aeronave e a até 60 assentos. Apesar da oposição da IATA, a iniciativa conta com o apoio de diversas entidades de classe. Com o programa, governo federal também promete investir cerca de R\$ 7 bilhões em 270 aeroportos regionais a partir de 2014 (sendo R\$ 310 milhões em 15 aeroportos do Rio Grande do Sul). A maior parte dos projetos já foram contratados e devem ser entregues até jun/14, quando deverão ser iniciadas as licitações.

Solução 2: Recuperação da pista do aeroporto de S. Borja. A recuperação ficou fora dos investimentos anunciados em maio de 2011. É necessário conferir se há equipamento a ser instalado e se há problemas com voos sobre território uruguaio. Discutir o assunto com a autoridade competente, começando pelo município. A verba é federal, aplicada via estados, e a administração é municipal. A direção do Departamento Aeroportuário da SEINFRA informou, em abril/2013, que apesar de haver verba no orçamento da Secretaria para São Borja, o valor respectivo não é suficiente para as obras que provavelmente serão necessárias (recuperação e reforço asfáltico). A intenção da SEINFRA é aproveitar a possibilidade de convênio com Governo Federal para complementar a verba estadual e a mesma aguarda uma posição do Banco do Brasil, gestor do processo, acerca da contratação do projeto identificando e quantificando a intervenções necessárias para a posterior contratação da obra respectiva.

Solução 3: Aeroporto de Santo Ângelo. A direção do Departamento Aeroportuário da SEINFRA informou, em abril/2013, que já existe um convênio assinado com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Desde então, a SEINFRA está realizando ajustes ao processo com vista ao atendimento de novas exigências da SAC e ao aproveitamento da licitação realizada em 2010. Após esses ajustes e a autorização da SAC-PR as obras devem iniciar.

Solução 4: Buscar a destinação da verba já programada no orçamento de 2013 (e seguintes) para a aviação regional para a construção do novo aeroporto de Caxias do Sul (Vila Oliva).

Solução 5: O governo do Estado contratou consultoria especializada para apontar medidas de melhoria da infraestrutura de transporte aeroviário no RS.

26) Assunto: Acompanhamento e estímulo a obras de infraestrutura

Situação: O DNIT está disponibilizando informações sobre o andamento das 107 principais obras do PAC sob responsabilidade da autarquia. Trata-se do BEM - Boletim Eletrônico de Medição, onde podem ser consultados o andamento, o custo e o prazo de execução de cada uma das obras.

Solução: Acompanhar e influir quando da elaboração do orçamento de 2015 da União. Os investimentos no RS previstos no Projeto de Lei Orçamentária 2014 são:

Transporte Hidroviário: Melhoramentos no Canal de Navegação do Corredor do Mercosul (R\$ 11,2 milhões); Adequação de Portos Fluviais e Lacustres (R\$ 1,5 milhões); Ampliação do Porto de Santa Vitória do Palmar (R\$ 4 milhões); Ampliação do

Cais Público do Porto Novo do Porto de Rio Grande (R\$ 60 milhões); Recuperação dos Molhes do Canal de Acesso ao Porto de Rio Grande (R\$ 10 milhões).

Transporte Rodoviário: Adequação de Travessia Urbana em Santa Maria - nas BRs 158/287 (R\$ 82,6 milhões); Adequação de Travessia Urbana em Seberi - nas BRs 158/386 (R\$ 3 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC - Osório - na BR-101 (R\$ 1 milhão); Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116 (p/Guaíba) - Entroncamento BR-471 (Pântano Grande) - na BR-290 (R\$ 95 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - Estância Velha - Dois Irmãos - na BR-116 (R\$ 10 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Pelotas - na BR-116 (R\$ 195 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - Rio Grande - Pelotas - na BR-392 (R\$ 100 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - São Borja - São José dos Ausentes - na BR-285 (R\$ 3 milhões); Adequação de Trecho Rodoviário - Tabai - Estrela - na BR-386 (R\$ 20 milhões); Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba - nas BRs 116/290 (R\$ 75 milhões); Construção de Ponte sobre o Rio Jaguarão (Fronteira Brasil/Uruguai) - na BR-116 (R\$ 30 milhões); Construção de Trecho Rodoviário - Bom Jesus - Divisa RS/SC - na BR-285 (R\$ 18,9 milhões); Construção de Trecho Rodoviário - Lagoa Vermelha - Barracão - na BR-470 (R\$ 1 milhão); Construção de Trecho Rodoviário - Porto Alegre - Esteio - Sapucaia - na BR-448 (R\$ 30 milhões); Construção de Trecho Rodoviário - Santa Maria - Santo Ângelo - na BR-392 (R\$ 9 milhões); Construção do Contorno Rodoviário Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre - nas BRs 116/448 (R\$ 9 milhões); Manutenção de Trechos Rodoviários na Região Sul (R\$ 280,3 milhões); Obras Complementares no Trecho Rodoviário - Entroncamento RS-326 (P/Ivoti) - Ponte Rio Guaíba - na BR-116 (R\$ 60 milhões).

Secretaria de Aviação Civil: Construção, Reforma e Reparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional (R\$ 24,371 milhões); Participação da União no Capital da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Adequação da Infraestrutura Aeroportuária (R\$ 344,828 milhões).

27) Assunto: Ampliação do papel e representações nos CAPs

Problema: os CAPs já vinham sendo desrespeitados, em parte por omissão das entidades, e pela nova Lei dos Portos perdem o caráter deliberativo, passando a ser consultivo.

Solução: medir a frequência, apresentação de propostas e resultados dos representantes das entidades nos CAPs. Indicar representantes, sempre que as entidades com representação pedirem ou aceitarem. Procurar reverter a perda do caráter deliberativo, retornando à posição de Gestor Corporativo e não Consultivo.

28) Assunto: Planejamento em Infraestrutura de Transportes

Problema: O Estado do Rio Grande do Sul não possui um planejamento de médio e longo prazo para investimentos em infraestrutura de transportes. A falta desse tipo de planejamento faz com que cada governo eleja suas próprias prioridades, prejudicando o desenvolvimento contínuo e sustentado da economia gaúcha.

Solução: Propor, em parceria com outras entidades empresariais, a realização de um planejamento de longo prazo para os investimentos em infraestrutura de transportes no RS. A Agenda 2020 seria um fórum de convergência.

29) Assunto: Ativação do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte)

Objetivo: A ativação do CONIT é um componente de valor estratégico tangível ao congregar os setores públicos intervenientes no processo de integração dos transportes com o setor privado. Esta iniciativa permitirá a realização de um planejamento integrado e voltado a implementação de uma logística que corrija as distorções hoje existentes se comparado o custo de produção e os custos para a distribuição de bens industrializados ou a granel e de matérias primas. O governo federal criou, em ago/12, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), estatal cujo objetivo será promover o desenvolvimento do sistema de transporte no país; a empresa parecia ser substituta do CONIT, mas não envolve outros ministérios.

Solução: Sugerir ao Secretário Executivo do Ministério dos Transportes a convocação regular do CONIT. Sugestão encaminhada a outros órgãos do governo, mas ainda não ao Ministério dos Transportes.