



SUMÁRIO DAS DEMANDAS EMPRESARIAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR E DA LOGÍSTICA

Atualizado em 18/mar/2016.

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) Assunto: Transporte Urbano de Cargas
- 2) Assunto: Novo cenário do transporte rodoviário de cargas
- 3) Assunto: Recuperação, duplicação e limite de velocidade de estradas
- 4) Assunto: Tributação de transporte rodoviário
- 5) Assunto: Conclusão da BR 472 entre Garruchos e S. Borja
- 6) Assunto: Anel rodoviário ligando as BRs 472 e 290 em Uruguaiana
- 7) Assunto: Rodovias federais e acesso rodoferroviário e por água aos portos insuficientes para o escoamento do transporte de cargas
- 8) Assunto: Acessos na região metropolitana de P. Alegre
- 9) Assunto: Conclusão da BR-470
- 10) Assunto: Pólo de Pedágio de Pelotas
- 11) Assunto: Aumento da dragagem e sinalização
- 12) Assunto: Ponte sobre o Ibicuí na BR 472
- 13) Assunto: Plataforma Logística em São Borja
- 14) Assunto: Subutilização do Potencial Hidroviário
- 15) Assunto: Redução das tarifas portuárias
- 16) Assunto: Descentralização dos contratos de arrendamentos em Portos e Terminais
- 17) Assunto: A Portaria nº 24 de 2011 do SPU estabeleceu a cobrança da utilização do espelho d'água
- 18) Assunto: Melhora nos serviços de cabotagem
- 19) Assunto: Falta de berços nos principais portos brasileiros
- 20) Assunto: Ferrovias I
- 21) Assunto: Ferrovias II
- 22) Assunto: Corredores do Mercosul
- 23) Assunto: O aeroporto de Porto Alegre não comporta o embarque pleno nos aviões de carga
- 24) Assunto: Custos no transporte aeroviário
- 25) Assunto: Aviação regional
- 26) Assunto: Acompanhamento e estímulo a obras de infraestrutura

- 27) Assunto: Ampliação do papel e representações nos CAPs
- 28) Assunto: Planejamento em Infraestrutura de Transportes
- 29) Assunto: Ativação do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte)
- 30) Assunto: Hidrovia Brasil – Uruguai

Infraestrutura e Logística

Sumário Executivo das Demandas de Infraestrutura e Logística

O ponto de vista das cerca de 30 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 de 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 controles 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 Sassaqa, 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. Após muitas contestações acerca da inviabilidade das regras, uma nova lei foi aprovada pelo Congresso em fev/2015, aumentando o tempo máximo ao volante de 4h para 5,5h e abrindo a possibilidade de definição em convenção coletiva de mais 2h extras na jornada de trabalho. Além disso, o descanso obrigatório, de 11h a cada 24h, poderá ser fracionado e tempos de espera maiores que duas horas serão considerados como repouso. Por fim, a forma de financiamento do Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – PROCARGAS, criado na lei, é deixado em aberto.

3) Assunto: Recuperação, duplicação e limite de velocidade 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. 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.

Situação: Em dez15 o Governo estadual do RS propôs a concessão federal nas rodovias BR 101, BR 290 e BR 386; estudava concessões em trechos de 100 km nas estradas estaduais, algumas com aporte de EGR. Encaminhou à Assembléia o PL 47 – 2016 de iniciativa do Poder Executivo (“Autoriza o Poder Executivo a conceder serviços de exploração das rodovias e infraestrutura de transportes terrestre, e dá outras providências”). Em reunião com outras entidades, o posicionamento consensual foi de que, antes da aprovação de um projeto desse tipo, é necessária a aprovação de um marco regulatório para as concessões.

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. Um novo programa de concessões foi lançado em 2015, englobando as rodovias BR-101/116/290/386 no RS, com um total estimado de investimentos de R\$3,2 bilhões. Os objetivos são: duplicar a Rodovia da Produção até Carazinho, duplicar trecho Porto Alegre-Camaquã e garantir qualidade na Freeway.

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). Estímulo à discussão do PL 509/2015, de dez15.

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).

Solução 7: Revisão e padronização dos limites de velocidade das rodovias de características semelhantes. A irregularidade e falta de padrão nos limites de velocidade em muitas rodovias dificulta o cumprimento da norma e reduz a eficiência no transporte.

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 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 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.

Solução 4: Construção do novo acesso ao porto de Pelotas projetado pelo DNIT, que tirará o tráfego de caminhões do centro da cidade.

Solução 5: 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, também os espaços de movimentação, guarda e estacionamento dos caminhões de cargas.

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) Aumento da dragagem e sinalização

Problema: Falta de dragagem, deficiência de sinalização e regramento claro das operações.

Solução: Medidas prioritárias para aumento da eficiência do Porto: 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.

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. A viabilidade econômica das hidrovias no RS depende da atração de um maior volume de cargas, no entanto as condições atuais das mesmas impedem que isso aconteça. O atual modelo de operação estatal das hidrovias mostra-se completamente ineficiente, produzindo resultados, em termos de condições de navegação, insuficientes. São gargalos: os serviços de dragagem para diminuir assoreamento, que reduz a capacidade de carga das embarcações; o marco legal que equipara a navegação interior com a marítima, ao invés de equipará-la com os transportes rodoviário e ferroviário; a deficiência de embarque e desembarque nos portos em geral, e em específico a inexistência de berços dedicados à navegação interior do Porto de Rio Grande; e a impossibilidade de importação de barcas, entre outros. A utilização dos territórios à margem dos rios por atividades produtivas é insignificante. Neste trecho do rio Jacuí sob a quarta ponte a partir de P. Alegre, é possível a navegação de embarcações com até 20m de mastro. Desta maneira, as embarcações que trafegam com mastros entre 14m e 20m, que hoje necessitam passar pelo vão móvel e provocam o seu içamento, poderão trafegar por esta rota sem restrição, principalmente para acesso ao Polo Petroquímico. Estudos apontam uma diminuição em 30% dos içamentos hoje realizados, se esta rota estivesse oficializada.

Situação: em dez15, o GT Ferroviário e Hidroviário do RS, conectado ao PELT RS, avançou na proposição de Termo de Cooperação do Estado do RS com o DNIT, prevendo investimentos federais na hidrovia do RS. Em paralelo e de forma complementar, na busca da viabilidade financeira dos investimentos da hidrovia e sua manutenção, e atração de empreendimentos em suas margens, foi criada a Hidrovias RS, organização privada, mas com participantes do Governo em seu conselho. Embora o tempo decorrido de 12 anos, a navegação oficialmente ainda não está ocorrendo sob a quarta ponte do Jacuí a partir de P. Alegre, por haver necessidade da Marinha realizar a sua cartografia e assim oficializar a nova ligação.

Solução 01: Retirar ao máximo as funções do Estado na administração das hidrovias, transferindo-as para entidades privadas. Nesse sentido, deve-se estimular a concessão de

hidrovias. Além disso, a ABPT propõe a criação de uma Associação privada para administração das hidrovias do RS. Com a incapacidade evidente do Estado, a administração privada de alguns parques hidroviários já vem surgindo naturalmente, à medida que os usuários de determinadas regiões percebem que, mesmo tendo que pagar pelo serviço privado de administração do seu parque, o ganho de eficiência gerado é mais do que compensatório. A Associação se encaixa nesse modelo, administrando as hidrovias que conectam os diversos parques e que são, portanto, de uso comum de muitos deles.

Solução 02: Acompanhar a construção da Ligação Lagoa Mirim - Lagoa dos Patos, atualmente em projeto. A curto prazo, modernização da sinalização e realização da 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. O projeto de dragagem, sinalização e balizamento está realizado e o IBAMA já liberou a LP da dragagem. Os recursos estão previstos no PAC-3 do Governo Federal.

Solução 03: Implantação da navegação no rio Jacuí até Cachoeira do Sul. Faltam pequenos ajustes no calado, sinalização e homologação da hidrovia na marinha. Para isso, é necessário também elaborar a cartografia. Empenho junto a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil para realização da cartografia do trecho sobre o Rio Jacuí.

Solução 04: O prazo para as aquisições e importações amparadas pelo Reporto foi prorrogado até 31 de dezembro de 2015 (DOU de 19/7/2012, Lei nº 12688 de 18/7/2012).

Solução 05: Excluída.

Solução 06: Para o porto de Rio Grande, estudar a viabilidade do 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 07: Transferida para o Assunto 7, Solução 5..

Solução 08: 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 09: Excluída.

Solução 10: Redução das poligonais do porto público de Porto Alegre, visando à abertura de espaço para a instalação de terminais privados.

Solução 11: O projeto “Masterplan” de desenvolvimento do transporte hidroviário, realizado pelo governo Holandês em parceria com o governo do RS há alguns anos, está sendo lembrado à nova administração do governo estadual.

Solução 12: Reestruturação dos órgãos do estado. 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.

15) Assunto: Redução das tarifas portuárias

Problema: O Departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (USP), tendo em vista o Convênio nº 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) Descentralização dos contratos de arrendamentos em Portos e Terminais

Problema: O excesso de centralismo faz com que todos os contratos de arrendamento de área e concessões de terminais privados sejam realizados pela Antaq e SEP em Brasília.

Solução: Que as delegatárias possam em nome do poder concedente firmar estes contratos.

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 levaram 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.

Situação: em dez15 ocorreu decisão judicial unânime pela ilegalidade e inconstitucionalidade da cobrança.

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 licitações que oportunizem novos 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 Terraplano pode ser solução para espaço em Rio Grande.

20) Assunto: Ferrovias – Utilização da atual malha ferroviária existente no RS

Problema: Gargalos na oferta do serviço de transporte ferroviário, incluindo a desativação de alguns ramais por parte da atual concessionária. Serviços precários e o alto custo do transporte ferroviário. Necessidade de revisão tarifária. Grande dificuldade na utilização das ferrovias por mais de uma empresa.

O Nível de Serviço oferecido atualmente (2014/2015), está aquém do praticado nos anos de 2007, 2008 e 2009, pois as estatísticas de cargas transportadas demonstram que houve uma redução significativa de cerca de 3 milhões de toneladas movimentadas anualmente. Como exemplo apontamos o transporte da soja que em 2007 movimentou 5,8 milhões de toneladas e caiu para 3,1 milhões de toneladas em 2014, muito embora a produção do cereal no estado tenha aumentado consideravelmente.

Esta redução na carga transportada se deve principalmente a diminuição de locomotivas e vagões em circulação no estado, que foram deslocados para outras regiões do país, causando evidentes prejuízos a malha rodoviária gaúcha que fica sobrecarregada e aos produtores pelo aumento dos valores do frete.

Além da diminuição do número de vagões em circulação no estado, os que aqui permaneceram estão em péssimo estado e não são adequados ao transporte de grãos, exigindo a utilização massiva de mão de obra por ocasião da descarga, pois necessitam de recheio com rodo. A maioria dos vagões deveriam ser destinados a sucata.

A desculpa apresentada pela empresa é de que os melhores vagões foram transferidos para outras regiões onde poderão ser melhor utilizados, pois as linhas ferroviárias do Rio Grande do Sul exigem investimentos na infraestrutura para se igualar a dos outros estados.

A Confederação Nacional da Indústria – CNI apresentou o relatório do transporte ferroviário do estado, com dados da ANTT, que está compactado na tabela abaixo:

ANO	CARGA	DESCARGA	TOTAIS
2006	6,0	6,6	12,6
2007	6,6	6,8	13,4
2008	6,4	6,9	13,3
2009	6,5	6,8	13,3
2010	6,1	6,5	12,7
2011	6,7	7,1	13,8
2012	5,5	5,8	11,4
2013	5,3	5,7	11,0
2014	5,0	5,5	10,5

- Milhões de toneladas

Constata-se que no período de 2006 até 2014 ocorreu um decréscimo anual médio de 2% ao ano no fluxo total de carga movimentada. Em 2011 foi movimentada a maior quantidade de cargas, 13,8 milhões de toneladas. Após esse recorde houve uma tendência de queda no total movimentado. Tal queda ocorreu devido a redução na movimentação de soja em grãos no

estado, que responde por 34% do total movimentado no período e apresentou uma redução na carga de 39% entre 2006 e 2014.

Situação: em dez15, o GT Ferroviário e Hidroviário do RS, iniciou estudos de propostas para redução de gargalos no escoamento das mercadorias: viabilidade de instalação de um terminal para carregamento de produtos agrícolas no trecho entre Uruguaiana – Cacequi; resolução das ações do Ministério Público de Cruz Alta; e descarga dos vagões no Porto de Rio Grande.

Solução 1: 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. Em jan/2015, conforme a ALL, estavam concluídas as recuperações dos trechos Cruz Alta - São Bento, Santo Ângelo - São Luiz Gonzaga, São Luiz Gonzaga - Santiago e Entroncamento - Livramento. O ramal Santa Rosa – Santo Ângelo encontra-se em recuperação. Como a Cosan já assumiu o controle da ALL e passou a chamar-se RUMO-ALL, deve ser feito contato com a nova empresa procurando captar melhoramentos para a malha ferroviária do estado. 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 2: O governo federal está mudando novamente o Marco Regulatório para ferrovias, que deverá voltar para os parâmetros de concessão utilizados anteriormente, com exigência de outorga. Nesta linha, está negociando a prorrogação das atuais concessões mediante o compromisso das concessionárias de realizarem os investimentos necessários a modernização do sistema.

Neste caso, há necessidade de que o estado do Rio Grande do Sul, através do seu governo estadual, em conjunto com as federações de classe, exerça um papel importante nesta negociação junto a ANTT, para evitar que a malha ferroviária do estado seja mais uma vez mutilada e que deixem de ser compromissados investimentos importantíssimos para o estado.

O que se nota, é que a atual concessionária está procurando atender as necessidades dos estados do Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná em detrimento do Rio Grande do Sul.

Se o Estado não entrar logo como interessado nesta negociação, após assinada a prorrogação do contrato, dificilmente conseguirá reverter a situação.

Solução 3: Rever as passagens de nível, invasões e projetos de contornos de cidades (principalmente da cidade de Pelotas) e solicitar investimentos federais para a solução dos mesmos.

Solução 4: Solicitar a solução dos gargalos nos trechos abaixo elencados:

- Ramal de Santa Rosa - trecho Cruz Alta – Santa Rosa: remodelação com colocação de trilhos perfil TR – 45 e reforço nas fixações dos trechos em curva;

- Linha Santa Maria – Marcelino Ramos - trecho Cruz Alta – Pinhal: remodelação em trecho de 82km com a substituição de trilhos de perfil TR-37 por TR-45;

- Corredor Cruz Alta - Santa Maria – Rio Grande – trecho Santa Maria – Rio Grande : remodelação de trecho de 140km com a substituição de trilhos de TR-37 por TR- 45;
- Linha Santa Maria – Marcelino Ramos- trecho Cruz Alta – Passo Fundo : remodelação com a colocação de trilhos TR-45 e reforço nas fixações dos trechos em curva;
- Linha Porto Alegre – Uruguaiana – trecho Cacequi – Uruguaiana -: reforço estrutural de pontes de 18 para 25 ton/ eixo;
- Travessia ferroviária de Pelotas – construção do contorno ferroviário da cidade de Pelotas.

Solução 5: Utilização do transporte ferroviário para as cargas que desembarcam e embarcam na região de Caxias do Sul. A Rumo-ALL demonstrou interesse na operação de cargas em Caxias, utilizando a ferrovia existente, que passa por Vacaria. A operação, contudo, é viável se houver um terminal concentrador de cargas e demanda de, pelo menos, cerca de 60 vagões por dia. A ACI de Vacaria e a Fiergs se comprometeram a fazer um levantamento da demanda potencial da região.

21) Assunto: Ferrovias – Ampliação da malha ferroviária no RS

Problema: A malha ferroviária atual não é suficiente para atender a demanda de transporte existente no RS.

Situação: em dez15, o GT Ferroviário e Hidroviário do RS, iniciou estudos de propostas para a instalação de um terminal ferroviário na Serra Gaúcha, que atenda os interesses dos usuários da região de Caxias do Sul, o maior pólo industrial do estado.

Solução 1: 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 modernização da ferrovia que liga o Porto do Rio Grande à São Paulo (estimada em R\$ 1,8 bilhões).

No entanto, a tendência do Governo é voltar ao sistema antigo de concessões, exigindo outorga para exploração das ferrovias e está em negociações com os atuais concessionários para prorrogação dos contratos, com o compromisso de novos investimentos no modal. Não se sabe como ficará a modernização do trecho São Paulo – Rio Grande previsto no Plano de Investimentos em Logística – PIL, com esta nova configuração.

Solução 2 : Interferir junto ao Ministério dos Transportes para que seja encontrada uma solução com vistas ao financiamento do projeto e construção da Ferrovia Norte Sul que liga Panorama (SP) ao Porto do Rio Grande. O EVTEA desta ferrovia foi realizado pela empresa STE. O traçado da ferrovia está definido, e o próximo passo é a alocação de recursos para realização dos projetos de engenharia

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 ligando Caxias do Sul a Colinas que se conectará com o trecho São Paulo - Porto Alegre já existente, e que será remodelado; d) 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).

22) Assunto: Corredores do Mercosul

a) 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>.

b) Encarnación – Rio Grande proposto por entidades da fronteira oeste do RS. Em dez15, foi solicitado parecer da ANUT.

Solução: Acompanhar os estudos para o apoio aos projetos.

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

Situação: em dez15, o cenário predominante era de primeira prioridade à expansão do Aeroporto de P. Alegre e a segunda ao aeroporto Vila Oliva de Caxias do Sul.

Solução 1: Acompanhar a expansão e a modernização da pista do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Algumas obras encontram-se em execução e o Aeroporto foi incluído no programa de concessões do governo federal, que deve receber investimentos de cerca de R\$ 2,5 bilhões. É importante que a possibilidade de construção de um novo aeroporto na região metropolitana não interfira nas obras de modernização e ampliação do Aeroporto Salgado Filho, principalmente no que diz respeito ao alongamento da pista. Na primeira reunião técnica do Comitê do Aeroporto Salgado Filho do Fórum Latino Americano de Defesa do Consumidor, em jan/2015, com participação da Fecomércio-RS e de diversas entidades, tal posição foi corroborada. Além disso, a Fecomércio-RS encaminhou, em fev/2015, um ofício ao ministro da Aviação Civil, Eliseu Padilha, e ao presidente da Infraero reforçando essa posição.

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 set13 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.

Situação: em dez15, o benefício fiscal do RS se limitava a um conjunto de regras para a aviação regional, aplicada em princípio para a Azul, que ampliou rotas no interior.

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

Situação: em dez15, a Azul, com o benefício fiscal do RS, ampliou seus vôos; a preocupação reside na falta de concorrência.

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. O município é um dos contemplados pelo Programa de Aviação Regional, financiado com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, administrados pelo Banco do Brasil. É necessário conferir se há equipamento a ser instalado e se há problemas com voos sobre território uruguaio. 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). Em resposta à manifestação da Fecomércio-RS, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República afirmou, em jan/2015, que foi solicitado em agosto de 2014 um estudo preliminar para “precisar as intervenções necessárias para subsidiar informações para confecção do anteprojeto”.

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: Aeroporto de Uruguaiana. Para conceder licença de operação a INFRAERO aguarda a instalação de uma brigada de incêndios com veículo próprio e de uso exclusivo do aeroporto e a retirada de um posto de combustível (Posto Cristal) e duas revendas de gás que

estão próximas ao aeroporto. A Prefeitura de Uruguaiana e a INFRAERO estão tratando destas pendências.

Solução 6: Aeroporto de Rio Grande. Mesmo com grande demanda, devido à existência do porto na cidade, a companhia Azul, que opera vôos regionais no RS é obrigada a utilizar o aeroporto de Pelotas, visto que a pista do aeroporto de Rio Grande não possui a extensão suficiente para receber a aterrissagem de suas aeronaves.

Solução 6: 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 - Tabaí - 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 Reaparelhamento 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.

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 1: 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.

Solução 2: Está sendo elaborado pelo governo o PELT (Plano Estadual de Logística e Transportes), com a ajuda de uma consultoria. A elaboração do plano utiliza uma ferramenta, em construção, que combina dados da SEFAZ com medições de fluxos para calibrar um modelo de tomada de decisão por parte dos embarcadores. Esse modelo permitirá a simulação de intervenções que podem ser realizadas e identificação dos resultados que elas produziriam, para serem recomendadas ao governo. A consultoria também recomendará formas de financiamento para as intervenções necessárias identificadas. Acompanhar o projeto para que na hora de decidir as intervenções a serem realizadas, elas sigam o que as informações técnicas recomendam e não critérios políticos.

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.

30) Assunto Hidrovia Brasil – Uruguai

Problema: A navegação comercial entre a Lagoa dos Patos e a Lagoa Mirim está desativada há mais de 40 anos. Recentemente foi concluído o EVTEA da Hidrovia Brasil – Uruguai, que

prevê o restabelecimento desta ligação. Este projeto possibilitará que a troca de mercadorias entre o Brasil e Uruguai que atualmente utilizam as rodovias possam ser realizadas através do modal hidroviário.

Situação: em dez15, foram assinados os instrumentos legais que permitem os investimentos necessários ao Projeto.

Solução 1: Solicitar que o Ministério dos Transportes priorize e inclua no PAC-3 as obras de dragagem, sinalização e balizamento do trecho III da Hidrovia Brasil – Uruguai que possibilitará o acesso aos terminais brasileiros e uruguaios projetados nas margens da Lagoa Mirim.

Solução 2: Apoiar a concessão para a iniciativa privada construir os terminais portuários em Santa Vitória do Palmar, Arroito e Jaguarão, previstos nos estudos realizados e que para sua viabilização dependem das obras de dragagem, sinalização e balizamento do trecho III.