



## Transporte de Cargas

---

Propostas para avançar na Infraestrutura

- 2018 -

---

Conselho Temático de Infraestrutura



Confederação Nacional da Indústria



## SUMÁRIO

1. Atuar contra a aprovação do projeto que cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.....	4
2. Suspensão da cobrança indevida do escaneamento nos terminais portuários.....	4
3. Aumentar a competição no sistema portuário através da definição das poligonais.....	5
4. Privatizar administrações portuárias públicas .....	6
5. Integrar a malha ferroviária nacional.....	6
6. Melhorar as condições de acesso marítimo aos portos .....	7
7. Harmonizar a atuação dos órgãos públicos intervenientes no setor portuário.....	8
8. Eliminar a taxa de utilização do espelho d'água .....	8
9. Retirar a capatazia da base de cálculo do imposto de importação .....	9
10. Fomentar multimodalidade e o planejamento integrado do setor federal de transporte.....	9
11. Adequar a infraestrutura viária dos grandes eixos logísticos ao transporte de cargas superpesadas .....	10

## 1. ATUAR CONTRA A APROVAÇÃO DO PROJETO QUE CRIA A POLÍTICA DE PREÇOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

**Ação: Impedir a aprovação do PLC 121/2017.**

Tramita no congresso um projeto de lei que propõe a criação de uma política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional. O PL já foi aprovado em todas comissões da Câmara dos Deputados e encontra-se agora para apreciação do Senado Federal.

A tabela de frete mínimo proposta pelo projeto representa um grande retrocesso. O contrato de transporte é eminentemente comercial, logo, os valores do frete estão circunscritos a relações privadas definidas pelas forças de mercado. Ao retirar a possibilidade de livre negociação entre as partes, o disposto no projeto viola o princípio da livre iniciativa.

A proposição também tem repercussão negativa sobre toda economia brasileira devido ao aumento dos custos de transporte, que estão na base de todas as cadeias produtivas, com reflexo direto sobre inflação. De acordo com estudos realizados, o tabelamento de frete deverá gerar um aumento de no mínimo 9% sobre os fretes. Adicionalmente, acarreta perda de competitividade das exportações, com impacto no saldo da balança de pagamentos.

## 2. SUSPENSÃO DA COBRANÇA INDEVIDA DO ESCANEAMENTO NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

**Ação: Atuar pela deliberação da ANTAQ sobre a petição solicitando a suspensão da cobrança.**

Desde 2014, diversas associações e empresas têm reclamado da cobrança do serviço de inspeção não invasiva de contêineres por parte dos terminais portuários, sem esclarecer a sua fonte normativa. O serviço está relacionado à exigência da Receita Federal, não facultativo, impossibilitando a sua cobrança já que compõe a tarifação conexas com o serviço portuário.

Sobre a matéria, o TCU já se manifestou contrário à cobrança pela prestação de serviços conexos nos terminais portuários. Em junho de 2017, a ANTAQ emitiu nota técnica onde concluiu que o escaneamento deveria compor o box rate. A nota técnica demonstra ainda que existe uma grande divergência de valores praticados na cobrança do escaneamento (variam de R\$ 40 até R\$ 1.032) e que os terminais têm realizado cobrança que permite auferir receitas suficientes para cobrir tanto o custo de aquisição dos equipamentos, quanto os inerentes à atividade (custos de operação, manutenção e gastos gerais).

Resta agora que a diretoria da ANTAQ, reunida em colegiado, delibere sobre a petição da CNI que defende a imediata suspensão da cobrança pelo escaneamento e sobre a validade da nota técnica emitida pela própria Agência em junho.

### 3. AUMENTAR A COMPETIÇÃO NO SISTEMA PORTUÁRIO ATRAVÉS DA DEFINIÇÃO DAS POLIGONAIS

**Ação: Publicar os respectivos Decretos das áreas dos portos organizados.**

Após a nova Lei dos Portos, novos terminais privados só serão autorizados fora da área do porto organizado. Esta área é delimitada pelo traçado das poligonais do porto, que são, via de regra, excessivamente extensas. Pela legislação anterior à nova Lei, o traçado servia apenas como referência da área de influência do porto.

A Lei exige que as áreas sejam delimitadas por ato do Poder Executivo, e apesar de ter fixado em um ano o prazo para o governo adaptar todas as poligonais, até o momento apenas 13 portos tiveram o decreto que trata da matéria publicado.

A revisão das poligonais dos portos é primordial para dar maior segurança jurídica ao investimento privado em novos empreendimentos.

#### 4. PRIVATIZAR ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS PÚBLICAS

**Ação: Transferir as administrações portuárias públicas ao setor privado.**

Apesar dos avanços obtidos a partir da aprovação da nova Lei dos Portos, os grandes portos públicos do País (Santos, Paranaguá, Rio Grande, Vitória, Salvador e Rio de Janeiro) apresentam um baixo nível de eficiência em suas administrações portuárias. Estas administrações públicas (Cias. Docas e Concessionárias estaduais) encontram-se com baixa capacidade gerencial, elevados passivos trabalhistas, e incapacitadas para promover as transformações necessárias para elevar a eficiência dos portos públicos a padrões internacionais.

Está prevista, para o final de 2018, a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), no âmbito do 'Projeto Crescer'. Está será a primeira experiência de privatização de uma administração portuária no País.

A modernização destas administrações é a parte da Lei dos Portos que ainda não avançou.

#### 5. INTEGRAR A MALHA FERROVIÁRIA NACIONAL

**Ação: Garantir o direito de passagem e a possibilidade de atuação do operador ferroviário independente nos contratos de renovação das concessões ferroviárias**

Atualmente, o arranjo institucional do sistema ferroviário brasileiro não viabiliza a integração das malhas entre os diferentes trechos concedidos. Os contratos celebrados na década de 90 não permitem, na prática, nem o compartilhamento de infraestrutura, nem a interoperabilidade da malha.

A integração ferroviária é crucial, tanto para o fomento da intermodalidade, quanto para facilitar a licitação dos novos trechos previstos no PPI, como a Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia de Integração Leste-Oeste - FIOL. Além disso, no sul do País, onde existe apenas um operador ferroviário detentor de toda a malha, deve-se garantir as atividades do operador ferroviário independente.

A Lei nº 13.448/2017 avançou no sentido de viabilizar a integração da malha ferroviária nacional ao estipular a necessidade de garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros, garantindo-se o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente. A ANTT deverá estipular os percentuais para cada concessionária, o que adiou para o final de 2018 a assinatura dos termos aditivos dos pedidos de prorrogação inscritos no PPI (América Latina Logística Malha Paulista S.A, Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Ferrovia Centro-Atlântica S.A e MRS Logística S.A).

## 6. MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ACESSO MARÍTIMO AOS PORTOS

**Ação: Utilizar o mecanismo das PPPs administrativas para conceder à iniciativa privada a dragagem dos canais de acesso aos portos.**

Nos últimos anos, o Governo Federal lançou diversas ações e programas visando uma solução para o problema do acesso marítimo aos portos brasileiros. No entanto, os recursos destinados para obras de dragagem eram insuficientes e estas, quando ocorriam, sofriam constantes atrasos e não garantiam a manutenção de um calado adequado aos terminais portuários.

A experiência tem demonstrado que a solução dos problemas da dragagem nos portos brasileiros não será resolvida com a realização de contratos de curta duração. É necessário que sejam firmados contratos de longo prazo para a realização de obras e a manutenção do calado. As PPPs administrativas são a solução para o problema. A empresa ou consórcio vencedor da licitação ficaria responsável por realizar as obras necessárias e manter o calado mínimo pelo prazo de 10 a 25 anos, estabelecido em contrato, com direito a uma prorrogação, caso seja do interesse do Poder Público.

## 7. HARMONIZAR A ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS INTERVENIENTES NO SETOR PORTUÁRIO

**Ação:** Cobrar o efetivo funcionamento da CONAPORTOS como órgão articulador da atuação dos órgãos públicos intervenientes no setor portuário.

O excesso de burocracia nos portos públicos brasileiros é resultante de uma série de fatores, dentre eles, a falta de articulação e sobreposição de funções dos diferentes órgãos de governo intervenientes nos portos. O Decreto nº 7.861/12 determinou a constituição de comissões locais nos portos organizados, composta de representantes das agências governamentais intervenientes. Essas comissões locais se articulam em uma Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – CONAPORTOS, com a finalidade de integrar as atividades desempenhadas pelas entidades e órgãos públicos nos portos e instalações portuárias.

Apesar de mais de quatro anos desde sua criação, pouca coisa mudou em relação à atuação dos agentes públicos nos portos. É imprescindível que a CONAPORTOS, ou uma esfera de articulação similar, exerça sua função e reduza a burocracia e ineficiência nos portos brasileiros.

## 8. ELIMINAR A TAXA DE UTILIZAÇÃO DO ESPELHO D'ÁGUA

**Ação:** Aprovar o Projeto de Decreto Legislativo nº 375/2015

Em 2011, a Secretaria do Patrimônio da União – SPU instituiu uma cobrança pelo “uso do espaço físico sobre águas públicas” (Portaria nº 24/2011), mais conhecida por taxa do espelho d’água, baseada em compensação por impactos ambientais relacionados às instalações portuárias e complexos navais. Essa taxa, além de impor um ônus adicional à atividade portuária, deu origem a um processo burocrático complexo e moroso vinculado à cessão do mencionado espaço.

A cobrança da taxa do espelho d’água impacta nos custos logísticos do comércio exterior brasileiro, pois o operador portuário repassa esse custo ao preço final do serviço cobrado. Além disso, já existem outros encargos que são cobrados pela

utilização dos terrenos à beira mar, de modo que a nova taxa representa mais um custo burocrático.

## 9. RETIRAR A CAPATAZIA DA BASE DE CÁLCULO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

**Ação:** Retirar o valor da capatazia da base de cálculo do imposto de importação.

A capatazia é a movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto organizado, do portão ou de um armazém até a beira do cais e vice-versa. Trata-se, portanto, de uma atividade que ocorre dentro das fronteiras nacionais.

No entanto, em muitos portos do Brasil, a Receita Federal tem exigido dos importadores a inclusão das despesas com a capatazia na base de cálculo do imposto de importação, sob o fundamento de que esses gastos integrariam o valor aduaneiro e seriam, por sua vez, passíveis de tributação, com base no art. 4º § 3º da IN SRF nº 327/2003.

O TRF da 4ª Região publicou a Súmula nº 92, em que define que “o custo dos serviços de capatazia não integra o valor aduaneiro para fins de composição da base de cálculo do imposto de importação”. O Superior Tribunal de Justiça (STJ) também já se posicionou em consonância com a decisão. É preciso, portanto, que essa determinação seja cumprida em todos os terminais portuários do País.

## 10. FOMENTAR MULTIMODALIDADE E O PLANEJAMENTO INTEGRADO DO SETOR FEDERAL DE TRANSPORTE

**Ação:** Cobrar a articulação e integração dos diversos órgãos federais responsáveis pelo transporte no Brasil.

O atual modelo de intervenção do Estado no setor de transportes precisa ser reestruturado com o objetivo de aumentar a integração entre os agentes intervenientes (Ministério dos Transportes, ANTT, ANTAQ, ANAC, DNIT, INFRAERO, Cias. Docas e as várias administrações hidroviárias) e viabilizar maior agilidade na

execução dos projetos, melhor planejamento, aumento da intermodalidade, melhor gestão dos recursos e uma definição mais precisa das diretrizes para aumentar investimentos privados.

A criação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil representou um importante avanço no sentido de simplificação e unificação da gestão e do planejamento. No entanto, o setor ainda carece um órgão capaz de integrar as diferentes esferas e políticas de transportes no país.

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, criado pela Lei nº 10.233/01 e internalizado no âmbito do PPI, deveria exercer tais funções. Porém, até hoje realizou apenas duas reuniões. É preciso que este ou outro órgão – como o Conselho do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) - assumam essas responsabilidades e exerça de fato suas atribuições

## 11. ADEQUAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA DOS GRANDES EIXOS LOGÍSTICOS AO TRANSPORTE DE CARGAS SUPERPESADAS

**Ação: Adequar a infraestrutura viária dos grandes eixos logísticos ao transporte de cargas superpesadas.**

Os setores industriais responsáveis pela produção de equipamentos de grande porte como turbinas, transformadores, pás e torres eólicas, demandam serviços especiais de transporte para cargas superpesadas, em especial os setores de mineração, energia e siderurgia.

O transporte destas cargas especiais requer adequações na infraestrutura viária dos grandes eixos logísticos do País, que passam pelo ajuste da regulamentação de modo a garantir uma altura mínima de 7 metros para viadutos, passarelas e pórticos, até a incentivar a criação de desvios para cargas com dimensões excedentes (Bypass) em praças de pedágio.

A logística de transporte é um elo fundamental na cadeia produtiva e de comércio exterior e o custo do transporte de cargas especiais acaba por inibir a produção local dos equipamentos. É necessário um planejamento de longo prazo para o setor,

buscando não só a redução dos custos do transporte destas cargas especiais, como também o tempo necessário para o fazer.